



POLARIS SLINGSHOT
Diversión en 3 ruedas



MCLAREN 560S GT3
Probamos el mejor

AUTOMOVIL



Mazda
MX-5

Pasión

ROADSTER

Porsche **BOXSTER SPIDER**
Porsche **718 BOXSTER**
Ferrari **488 SPIDER**
Alfa Romeo **4C SPIDER**

HISTORIA TURBO

PORSCHE 959
911 (993) TURBO
911 (991 II) CARRERA S



453 > FEBRERO > 2016 > 3,5 €



SEAT LEÓN ST

MÁS ESPACIO. MÁS VIDA.
DESDE **14.400 €**



CONFIANZA SEAT

4 AÑOS
GARANTÍA
MANTENIMIENTO
ASISTENCIA EN CARRETERA

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

MÁS ESPACIO PARA MAYOR VERSATILIDAD. Y MÁS TECNOLOGÍA.

Seguir el ritmo de la vida diaria y ser capaz de adaptarse a cualquier situación. En eso consiste ser versátil. Como el SEAT León ST que tiene un mayor espacio gracias a su maletero ampliable hasta 1.470 litros. Además, dispone de lo último en tecnología gracias al nuevo sistema Full Link que te mantendrá conectado a tu mundo y a los faros Full Led que iluminarán la carretera por la noche con la sensación de estar conduciendo de día. Desde cualquier trayecto del día a día a cualquier escapada de fin de semana. El SEAT León ST tiene el diseño, la tecnología y el espacio perfecto para ser el mejor en cualquier situación.

YouTube [.COM/TUSEAT](https://www.youtube.com/tuseat)

f [.COM/SEAT](https://www.facebook.com/seat)

t [.COM/TUSEAT](https://www.twitter.com/tuseat)

SEAT.ES

Consumo medio combinado de 3,6 a 6,8 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 94 a 158 g/km.

PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT León ST 1.2 TSI 81 kW (110 cv) Reference: 14.400 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de marca, concesionario, Plan PIVE y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). Oferta válida hasta el 29/02/2016 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Confianza SEAT está incluido gratuitamente solo si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 4 años de mantenimiento SEAT Service o 60.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 2 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 80.000 Km (lo que antes suceda), y 4 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado León ST FR con opcionales.



Juan Ignacio Eguiara
Subdirector
jieguiara@mpib.es
twitter @jieguiara



“Cada día soy más defensor de las versiones abiertas como versiones puramente deportivas

Abierto mucho mejor

Hay muchos aficionados al automóvil, sobre todo a las versiones deportivas, que rechazan de plano las carrocerías descapotables. Entienden que un coche de carreras o simplemente muy dinámico necesita de toda la carrocería para aportar más rigidez y repercutir en un mejor comportamiento. Y aunque estoy bastante de acuerdo, pienso que las nuevas tecnologías han solventado en buena medida ese déficit. Ahora mismo un cabrio puede ser igual de rígido que uno cerrado. Llevándolo a lo absurdo se puede decir para confirmarlo que el mejor coche de carreras es un descapotable, como lo demuestran los monoplazas de F1.

Por ello cada día soy más defensor de las versiones abiertas como versiones puramente deportivas. Sigo prefiriendo las cerradas para un uso completamente deportivo. Pero no hay que olvidar que un roadster te aporta un suplemento de emoción que nada más te lo puede dar. Desde escuchar el sonido del motor en plenitud, sin obstáculos, hasta sentir el viento y la velocidad en nuestra piel.

En este número hemos hecho un repaso a los mejores roadster del momento con protagonista principal el Mazda MX-5. Todavía me acuerdo cuando apareció este modelo hace más de dos décadas. Justo acababa de empezar a trabajar en el equipo de pruebas de Autopista y su director entonces, Eduardo Azpilicueta, volvió de la presentación en Japón entusiasmado. Nos habló maravillas y me dijo una frase que todavía hoy recuerdo y aplico: «me gusta mucho, a pesar de ser descapotable». Él no era muy defensor de los coches abiertos, pero el hardtop hacía el coche con una línea muy elegante, un coupé diferente y su ligereza y su arquitectura mecánica lo convertían en un deportivo delicioso.

Hoy en día, esta generación que probamos en este número sigue siendo igual. Un coche delicioso desde todos los puntos de vista. Incluido el de descapotable. Porque a mí sí que me gustan mucho los descapotables, sobre todo los deportivos descapotables, y he disfrutado mucho con el plantel de máquinas que han pasado por nuestras manos. Desde el Porsche Boxster Spider, que me ha resultado un sucedáneo del Cayman GT4, hasta el Ferrari 488 Spider con el que nos fuimos a Italia a «pasar».



mi coche del mes

Mercedes S63 AMG 4Matic Cabriolet Edition 130. Cuesta más de 230.000 euros, pero qué más da. Es un prodigio de lujo, prestaciones y sensaciones.



sugerencias

AUTOMÓVIL es tuya. Envíanos todas tus sugerencias para hacer que tu revista sea mejor cada mes.

automovil@mpib.es

sumario

nº 453 Febrero 2016

8 Polaris Slingshot

Un tres ruedas de verdad. Un juguete para adultos.

14 Porsche 959/911 (993) Turbo/911 (991 II) Carrera S

La sobrealimentación en Porsche tuvo unos inicios.

30 Ferrari 488 Spider

Al sol de Italia y al sonido de Maranello.

44 Mazda MX-5

El roadster mas admirado por todos lo probamos a fondo.

54 Porsche Boxster Spider

Un sucedáneo de Cayman GT4 que aporta ese plus de fantasía descapotable.

62 Porsche 718 Boxster

Nos fuimos a Canadá a probar los nuevos motores boxer de 4 cilindros turbo.

84 Mitsubishi Outlander PHEV

Analizamos en profundidad el primer SUV híbrido enchufable que llegó al mercado.

98 Alfa Romeo 4C Spider

El deportivo más auténtico gana en perfección en su variante roadster.



30 Ferrari 488 Spider



sport ZONA

66 McLaren 650S GT3

El campeón del Open GT a examen.

76 Dakar 2016

Resumen de la prueba más dura y exigente de la temporada.

80 Fórmula 1: Estadística

Los números del campeón bajo la lupa.

82 Copa de España de Clásicos y Legend

Nuevo certamen en la disciplina de circuitos.



76 Dakar 2016

12

El número de veces que Peterhansel ha ganado el Dakar: 6 en motos y 6 en coches

Pág. 76

62 Porsche Boxster Spider



66 McLaren 650S GT3



84 Mitsubishi Outlander PHEV



14

Porsche 959 / 911 (993) Turbo / 911 (991 II) Carrera S



los coches del mes por orden de potencia

670 CV Ferrari 488 Spider (C)	30
585 CV Mercedes AMG S 63 4 Matic Cabriolet Edition 130 (N)	37
550 CV McLaren 650S GT3 (T)	66
450 CV Porsche 959 (T)	14
450 CV Porsche 911 (993) Turbo (T)	14
420 CV Porsche 911 (991 II) (T)	14
375 CV Porsche Boxster Speedster (T)	54
350 CV Porsche 718 Boxster (C)	62
240 CV Alfa Romeo 4C Spider (T)	98
203 CV Renault Mégane TCE 205 GT (N)	38
203 CV Mitsubishi Outlander PHEV (T)	84
197 CV Toyota Rav4 Hybrid AWD (N)	42
185 CV Kia Sportage 2.0 CRDI 185 (N)	42
173 CV Polaris Slingshot (C)	8
160 CV Mazda MX-5 2.0i Luxury (T)	44
140 CV Toyota Verso 140 (N)	40

(T): Test. (C): Contacto. (N): Novedad.

8 Polaris Slingshot

44 Mazda MX-5



66 McLaren 650S GT3

14 Porsche Turbos

secciones fijas

Good news	20
Calentando motores	36
Un mes con	84
La gran ocasión	96
Solo se vive una vez	98
Guía de precios de deportivos	106
Automercado	110
No te lo puedes perder	86

TODOS LOS COCHES QUE TE HICIERON **SONAR** 1977-2015

EDICIÓN ESPECIAL DE COLECCIONISTA



AUTOMOVIL EDITION



212
págs.

6,95 €

LAS MEJORES PRUEBAS DE LA HISTORIA DE AUTOMOVIL

PORSCHE 928 S4 / KAWASAKI ZX 10 / RENAULT 5 GT TURBO / FIAT UNO
TURBO I.E. / PEUGEOT 205 GTI 1.9 / FORD SIERRA RS COSWORTH / BMW
M3 SPORT EVOLUTION / AUDI SPORT QUATTRO / LANCIA DELTA S4 /
PEUGEOT 205 TURBO 16 / FORD ESCORT RS COSWORTH / LANCIA DELTA
HF INTEGRALE / MCLAREN F1 / OPEL KADETT GSI 16V / AUDI RS2 / VW GOLF
VR6 / HONDA NSX / TOYOTA SUPRA BITURBO / PORSCHE CARRERA GT /
MITSUBISHI EVO VII / SUBARU IMPREZA WRX STI / BUGATTI VEYRON /
FERRARI GTO / F40 / F50 / ENZO / AUDI R8 / NISSAN GT-R / MERCEDES SLS
AMG / PORSCHE 911 (997) TURBO / RENAULT MÉGANE R26R / MITSUBISHI
EVO VIII MR / PORSCHE 911 (996) GT3 RS / CITROËN ZX RALLYE RAID
EVOLUCION BAJA / ALFA ROMEO 147 GTA CUP / HYUNDAI COUPÉ COPA
/ RENAULT CLIO SPORT CUP / SEAT LEÓN SUPERCOPA / TOYOTA CELICA
TURBO 4WD GRUPO A / SEAT LEÓN WTCC



Sorpresas,



ALGO MUY SERIO. Artefactos de tres ruedas hay varios, pero como este ninguno. Es el primero serio y efectivo de verdad. El Slingshot desarrollado por Polaris, además de sorprender al conductor y a los que lo ven desde fuera, transmite emoción y sensaciones muy agradables de conducción.

TEXTO: Francis Azorín. **FOTOS:** MPiB.



sorpresa



Difícilmente se me podrá olvidar que he probado este..... Sí, cuesta ponerle un sustantivo a este divertimento de Polaris. Es un triciclo con una sola rueda en el eje posterior, y con estas características hay pocos referentes. El Slingshot está pensado solamente para producirte una sensación emocionante de conducción o cuando menos una sensación agradable de movilidad, aunque parezca a primera vista que es lo que se le ocurre a un grupo de ingenieros del país de los inventos, que tienen ya todo pensado y diseñado.

El comienzo de la historia no puede tener mejores augurios, solo con saber que la prueba de conducción estaba prevista en Los Alpes Franceses, hacía que me frotara las manos. Las previsiones meteorológicas que por supuesto empecé a escudriñar bastantes días antes del viaje, no eran las mejores, pero afortunadamente según se acercaba el momento fueron mejorando, y finalmente el día de la prueba, el cielo alpino nos respetó no solo porque no lloviera, algo muy importante para conducir un vehículo totalmente abierto, sino porque las escasas nubes, permitieron que estuvieran siempre presentes el pico del Mont-Blanc, totalmente nevado y el glaciar de Argentière de discurrir entre este y las numerosas crestas de más de 4.000 que completan el macizo. El ambiente eso sí, fresquito, pero sin ocasionar problemas ya que estaba advertido de que era conveniente conducir con ropa de invierno, y con casco cerrado, que aunque no es de uso obligatorio ya que esta clasificado como triciclo L5e, es muy aconsejable.

La primera impresión es la sorpresa, y es cuando se repasa la producción de Polaris cuando resulta más fácil hacerte una idea de por dónde van los tiros; la marca norteamericana, concretamente del estado de Minnesota, es conocida en nuestro país en el segmento off road por los RZR y los ATV, pero también produce motos de nieve, transformaciones de motos de enduro en vehículos para ir por la nieve, algún coche eléctrico y distintos modelos de vehículos de uso forestal, comercial e incluso militares, es decir básicamente el divertimento como objetivo. Y eso es lo que es este vehículo de tres ruedas. La estructura es similar al Spider de Can Am pero con un concepto de conducción totalmente distinto, el Slingshot se conduce como un coche con volante, caja de cambios manual y tiene dos plazas colocadas en paralelo y el Spider se dirige con manillar de moto, la caja de cambios se acciona con el pie y los dos pasajeros van uno detrás del otro. El primer vistazo delata que, se trata de un aparato muy ancho, muy ligero, y relativamente largo, el eje delantero tiene unas dimensiones mayores que muchos superdeportivos, nada menos que 1,97 m, la ligereza la transmiten los plásticos de los que está construido tanto el cockpit, como la carrocería que



El motor es un cuatro cilindros de origen General Motors con 2.4 litros.

En cuanto al puesto de conducción es duro por el plástico que tiene que aguantar las inclemencias del tiempo y el cinturón de seguridad sale del centro y se abrocha al revés. Sería recomendable unos arneses.





La transmisión a la enorme rueda trasera de 20" se realiza mediante una correa de carbono. La verdad es que transmite bastante bien los 173 CV de potencia que provienen del motor delantero.



Polaris Slingshot

Precio: 33.900 €

Motor: Delantero longitudinal, cuatro cilindros en línea, cilindrada 2384 cc (88 mm x 89 mm, cuatro válvulas por cilindro). **Alimentación:** Inyección de gasolina. **Compresión:** 10,4:1. **Potencia:** 173 CV a 6400 rpm. **Par:** 227 Nm a 4.700 rpm. **Régimen máximo:** 7.000 rpm.

Transmisión: Propulsión trasera a una rueda única; caja de cambios manual de 5 velocidades, distribución mediante cadena dentada de carbono. Frenos tres discos ventilados de 298 mm, con sistema ABS. **Llantas:** 7,5" x 18 delante y 9" x 20" detrás. **Neumáticos:** 225/45 R18 delante y 255/35 R20 detrás. **Peso** en seco 764 kg.

Cotas

Longitud/anchura/altura: 3.800/1.971/1.320 mm.

Prestaciones

Velocidad Máxima: 209 km/h.
Aceleración 0 a 100 km/h: 5,7 seg

viste el chasis tubular, el primero, por la necesidad de ser impermeable, ya que tiene que soportar la intemperie sin ningún tipo de cubrimiento y siempre está abierto, por tanto los asientos, la consola y el volante están pensados como los de una embarcación. La parte trasera es lo que más contribuye a sorprender de primeras, el basculante de aluminio con correa de transmisión de carbono, a pesar de la gran rueda, transmite una sensación de desnudez y ligereza, el resultado final no llega a los 800 kg. concretamente 786 Kg en orden de marcha; mide 3,80 m. pero parece más largo por la relación que tiene con la altura. Una vez al volante parece que estas en un kart muy grande, no hay puertas y entrar requiere saltar los tubos de la estructura, la posición ya sentado es muy baja estando muy cerca de la carretera, con la posibilidad de tocarla con la mano, no hay que casi nada que te limite la visión de 360 grados, exceptuando el borde superior del parabrisas que coincide con la línea de los ojos y resulta algo molesto, al menos para mis 1,75 m. de altura, la unidad que probamos tenía instalado espejo retrovisor central que tampoco ayuda mucho, aunque las versiones SL que son las que se van a comercializar en Europa no lo llevarán instalado, la visión trasera está sólo encomendada a los retrovisores laterales y a una cámara que se refleja en la pantalla de 4.3" de la consola. El cinturón se abrocha al revés, anclándose en el lado izquierdo, lástima que no sea de tipo arnés, los asientos dada su composición son duros pero cumplen su misión de sujetar lo suficiente, el volante tiene posibilidad de regularse en altura, y solo el asiento del conductor es regulable.

Cuando arranca el motor de origen General Motors 2.4 16 válvulas se deja notar sin timidez, gracias al escape muy corto y de origen Akrapovic. No resulta inco-modo, más bien todo lo contrario, dando por hecho que no nos estamos planteando un viaje por autopista de 500 km. Y que los destinatarios de este juguetito son sensaciones lo que están buscando, sin ser la comodidad una de sus cualidades. Una vez en marcha lo más llamativo es la anchura, por las estrechas y muy viradas carreteras galas parece que ocupas al completo la carretera, y cuesta coger los picos de las curvas, pero cuando te adaptas a sus dimensiones y a la dureza de su dirección asistida, resulta muy manejable. Coger confianza es otra cosa, requiere un conocimiento más profundo, primero porque pensar todo lo que tiene que soportar la rueda trasera a pesar de sus dimensiones, 20" en medidas 255/35 afecta psicológicamente y luego porque en cuanto aceleras con decisión los 173 CV del motor General Motors se dejan notar y la parte trasera se muestra viva, con un control de estabilidad muy permisivo, lo que te lleva a pensar en un principio, que estás en modo pilotar, el conducir es algo solamente próximo, las reducciones fuertes te obligan a trabajar también con el volante, y contribuyen a que no te puedas permitir ningún momento de excesiva confianza. Los frenos son de disco ventilados con ABS, con un tacto algo esponjoso en la primera parte del recorrido del pedal y también requieren que se les vaya tanteando antes de forzarlos.

Las sensaciones son nuevas con el centro de gravedad muy bajo y la carretera muy cerca



Aunque no es de uso obligatorio el uso del casco ya que esta clasificado como triciclo L5e, resulta muy aconsejable. Casi diría que imprescindible.

Pero pasado unos primeros momentos de algo de desconfianza, cuando ya te atreves a tratarte de tú a tú con el Slingshot, los controles de estabilidad cumplen su función, todo perfecto, de eso se trata, de buscar la diversión por encima de todo. Las sensaciones son nuevas, el centro de gravedad está muy bajo, la carretera tan cerca, con una suspensión más bien rígida, que vuelves a tener la sensación primera, de que estás sobre un kart sobredimensionado; además el sonido del motor te envuelve, e incluso la reverberación que se produce en el bosque lo magnifica, aún con el casco cerrado, los sonidos son muy intensos, no probé a comunicarme con un posible copiloto, pero seguro que sería necesario tener algún tipo de intercomunicador instalado en los cascos, en estas circunstancias es evidente que cualquier tipo de reproductor de música, o radio no sirven para nada, ni se les echa de menos. No le probamos fuera de carreteras de montaña, pero no me le imagino por una autopista, camino de un lugar de vacaciones, la capacidad para llevar bultos está reducida a dos compartimentos detrás de los asientos en los que cabe algo poco más grande que una mochila.

Si el titular era de «sorpresa, sorpresa» es porque sin duda, esto es lo que siente cualquiera que lo ve por primera vez. Mientras estábamos haciendo fotos en una explanada del Plateau d'Assy el interés que despertó fue unánime para todos los integrantes de las numerosas familias que paseaban por los alrededores, los padres preguntaban y se hacían fotos, y los hijos, más atrevidos, querían sentarse dentro sin pensárselo dos veces. Merece mucho la pena haber pasado un día conduciéndolo, es un gran divertimento, tanto por las sensaciones de conducción como por las de estar sobre algo realmente exclusivo, quizás destinado para quién que además tenga algunos otros juguetes, ya que dado los impuestos que le gravan, el precio del acabado SL es de 33.900 €. 🇪🇸

Conclusión

Así como otro invento de tres ruedas como el Can Am Spyder no me gustó mucho, este nuevo artefacto sí me ha entusiasmado. Es un producto más serio, mejor resuelto y más utilizable. Un tres ruedas que se conduce más como un coche y, que sin dejar de ser un juguete para divertirse, aporta más seriedad para usarlo frecuentemente.





RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault MEGANE

Despierta tu pasión



El **HEAD UP DISPLAY** del Nuevo Renault MEGANE permite al conductor tener toda la información sin apartar la vista de la carretera, gracias a un display situado encima del tablero de a bordo, simple, intuitivo y en color. Pruébalo entrando en **despiertatupasion.es**

Nuevo Renault Mégane: consumo mixto (l/100km) desde 3,7 hasta 6. Emisiones CO₂ (g/km) desde 95 hasta 134.

Renault recomienda **elf**

renault.es

Sobrecarga emocional

LA HISTORIA CON LOS TURBOS EN PORSCHE PUEDE RESULTAR MUY ENTRETENIDA.

Sobre todo si comenzamos la «faena» con un 959 como primer coche de serie con biturbo en paralelo. En 1995 apareció el 993 Turbo con biturbo y ahora le ha llegado el turno a la segunda generación de los 991 Carrera S. Un encuentro con plena sobrecarga emocional... y de aire.

TEXTO: J. I. Eguiara / C. Gebhardt. **FOTOS:** Hans-Dieter Seufert



Dicho y hecho! En cada cambio de marcha, el tubo de escape despidió llamas. *«Nos alegramos de que le den otro meneo antes de la pausa de invierno. Estos coches hay que moverlos. Así que tómenselo casi como una orden: denle un buen meneo»*, nos ha dicho el empleado del museo hace exactamente 32 minutos, mientras nos presentaba el coche.

¿Un buen meneo? Sin problema: 260, 270, 280 km/h. Mientras la aguja del tacómetro se desplaza a toda mecha sobre las cifras como en la prueba de velocidad máxima en el circuito de pruebas de Ehra-Lessien, el Porsche 959 arrastra a la concurrencia detrás de su estecon doble turbocompresor: el 959 se ve las caras con el 993 Turbo, así como con la versión actualizada del 911 Carrera S (tipo 991 II).

Seguramente sería ahora mi deber informarlo más rápido posible sobre la revolución de la trasera del 911: en el modelo actualizado ya no se aloja un bóxer atmosférico de seis cilindros, sino un motor con dos turbocompresores. Pero que me disculpe el 991 II si lo dejo un poco para después: Andy Brehme y el 959 eran héroes de mi infancia.

Salimos de Zuffenhausen y tomamos la autopista en dirección al Jura de Suabia. El sueño de mi infancia cambia por fin de escala: de 1:18 a 1:1. Sin embargo, a los 280 km/h, es hora de dejar de soñar y de concentrarse en la carretera: tiempo para la sexta y última mar-

cha, pero un acogedor VW Sharan frena nuestras ansias de velocidad, aunque al 959 le queda todavía mucha mecha. Nuestra revista hermana, *Auto Motor und Sport*, anotó 317 km/h en 1987.

Mientras el 959 se ve obligado a ir al paso, tenemos tiempo para echar un vistazo a nuestro alrededor. La posición sobre el asiento, el volante y la disposición de los instrumentos recuerdan, a primera vista, a la cabina de un 991 G, aunque, naturalmente, éste estaba a años luz del súper Porsche de los 80.

Echemos un vistazo a la historia del modelo 959: en 1983, un prototipo llamado Grupo B, en color blanco metalizado, apareció por primera vez en la escena del Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt. El prototipo compartía ya rasgos generales con la posterior versión de serie, que se presentó en el Salón Internacional del Automóvil de 1985. La entrega de vehículos de serie comenzó dos años más tarde: 292 ejemplares fabricados a mano abandonaron entre 1987 y 1988 las naves de la fábrica. En 1992 siguió una serie especial de ocho vehículos fabricados con recambios, actualmente los más cotizados por los coleccionistas. 44.250 km, matriculado en 6/1988, rojo indio, 1.495.000 euros: actualmente sólo hay un 959 a la venta en los portales especializados.

También el precio de partida original, de 420.000 marcos alemanes, resultaba prohibitivo en aquella época. El cuentakilómetros de nuestro bólido de museo revela un kilometraje de tan sólo





Porsche 959

El bóxer de seis cilindros con doble turbocompresor tiene fijado el límite en 7.600 revoluciones. Con el botón giratorio izquierdo de la consola central es posible ajustar la curva de los amortiguadores, y el botón derecho regula el nivel.





14.554 kilómetros. Como de pequeño, me sigue fascinando hoy la escala del tacómetro, que llega hasta los 350 km/h, pero este prodigio tecnológico tiene mucho más que ofrecer. A la izquierda del todo hay un indicador redondo que muestra la temperatura del refrigerante: por aquellos tiempos, en que los 911 aún llevaban refrigeración por aire, las culatas del motor del 959 ya estaban refrigeradas por agua. Pero el clásico ruido de sierra aún le reconforta a uno en este modelo: un ventilador axial rota para refrigerar con aire el bloque de cilindros.

Durante los cambios de carga, el bóxer de seis cilindros con refrigeración por aire y agua silba bastante, pero sin resultar penetrante. Y eso que bien podrían habérselo permitido, para que anunciara a los cuatro vientos las innovaciones de su motor. El 959 es el primer automóvil de serie del mundo en llevar dos turbocompresores, accionados uno tras otro. A pesar de su cilindrada de solo 2,85 litros, orientada al reglamento del Grupo B, desarrolla una potencia nominal de 450 CV.

El Sharan despeja por fin el carril izquierdo; nosotros volvemos a la tercera marcha y pisamos a fondo. La aguja analógica de presión de carga tiembla como un caniche afeitado en invierno. ¡Hasta 2,5 bar en el indicador! La aguja bailotea y tiembla en dirección al dos, ¡guau! Mejor no desvelar desde el principio que la presión de carga máxima asciende a un bar, y que el indicador, por tanto, sólo indica la presión absoluta para impresionar.

¿Y qué pasa? Ahí está de nuevo ese pensamiento ("¿No se habrá averiado por la falta de uso?"), que se mantiene tozudo hasta las 4.000 revoluciones. Para a lo que estamos acostumbrados hoy, el 959 acelera más bien poco a bajas revoluciones, para después pegar como un púgil a partir de las cuatro mil trescientas. Por debajo, todo un corderito, y después un auténtico infierno sobre ruedas: si lo comparamos con la técnica actual, la curva de potencia es muy puntiaguda.

¿Y qué dijimos en su momento sobre el 959 en nuestra revista hermana en Alemania? En aquella ocasión teníamos a Norbert Haug al volante y a la pluma, cubriendo la vuelta de presentación con periodistas extranjeros en el Anillo Norte. Por cierto, que las fotos se las hicimos en esa ocasión también al BB-PW 287, este mismo 959 que hoy tenemos el placer de conducir.

Por aquel entonces Norbert Haug era el redactor jefe de nuestra revista hermana Sport Auto y posteriormente pasó a ser el jefe de deportes de motor de Mercedes. Su primer comentario era que *«en boxes los fallos de encendido habían ahogado el motor por un periodista italiano»*. Técnicamente, razón no le faltaba: *«después de poner el motor a lo que desde fuera parecían 11.000 rpm, en lugar de las 7.500 permitidas, el encendido se interrumpió y el motor se apagó»*. No es broma: eso ponía de verdad en Sport Auto. Activamos brevemente el modo sabelotodo: la velocidad máxima que admite el sistema Motronic está en torno a las 7.600 rpm.

Aún hoy día resulta un poco incomprensible cómo fue capaz el periodista italiano del que hablaba Haug de provocar una avería general en el motor tras un error de cambio de marcha. La caja de cambios manual de seis velocidades destaca incluso en los cambios rápidos por una dirección precisa de la palanca y una capacidad de cambio grandiosa.

El esquema en forma de H de la cabeza de la palanca de cambios le induce a uno a pensar que sea de cinco velocidades. Oficialmente, la primera marcha está atrás a la izquierda. Arriba a la izquierda se encuentra la denominada «marcha G». ¿Qué pasa aquí? Oficiosamente, el 959 lleva caja de cambios de seis velocidades, pero la primera marcha se declaró «G» o «todoterreno», para cumplir las normas de emisiones de ruidos. Por lo visto, en aquella época ya sabían hacer truquitos, pero hay que ser bastante intransigente para echarles algo en cara, vista la que está cayendo hoy en día.

De la transmisión se ocupa, además de la caja de cambios de seis velocidades, un sistema variable de tracción a las cuatro ruedas con control electrónico. Una palanca situada en el volante permite configurar cuatro programas de tracción a las cuatro ruedas (Tracción, Seco, Húmedo y Nieve). ¿Qué, embragamos de golpe a 7000 rpm.? Con nuestra pieza de museo no nos atrevemos a comprobar si es posible, así que tendremos que fiarnos de las líneas de nuestro antiguo redactor de pruebas, Gert Hack, publicadas en *Auto Motor und Sport*: «A pesar de su rígida tracción a las cuatro ruedas (posición Tracción), las cuatro ruedas patinan un poco, y las traseras dejan una marca de goma de doce a 15 metros sin que el coche pierda estabilidad. Tras el primer cambio de marcha a los 60 km/h volvemos a dejar una pequeña marca sobre el asfalto. Todo esto pasa en unos dos segundos, y al cabo de 3,7 segundos ya estamos a 100 km/h...»

Con este valor de aceleración, el 959 habría sido el líder incluso con la competencia actual del 993 Turbo y el 991 II. A pesar de su carrocería de plástico, puertas y capó de aluminio y ruedas de magnesio con tuerca central, se pone en unos 1.600 kilos listo para conducir. Además de la innovadora técnica de compresión y tracción a las cuatro ruedas, el 959 lleva una regulación de nivel hidroneumática en función de la velocidad. Mediante un botón giratorio en la consola central es posible ajustar la altura hasta el suelo a 120,

150 o 180 mm. A grandes velocidades, el chasis desciende automáticamente.

Mucho antes de los amortiguadores ajustables que hoy en día ya casi se han convertido en norma, el 959 salió al mercado con amortiguadores ajustables Bilstein. La dureza de los amortiguadores puede ajustarse a tres niveles. Sin embargo, la carrocería se mueve bastante al acelerar rápido. También en las curvas rápidas de la autopista, el chasis resulta algo blando para los estándares actuales, aunque sorprendentemente cómodo.

«Al forzar la marcha, la impresión de comodidad cambia totalmente. A máxima velocidad, el 959 dice adiós a las molestias de su antepasado 911 con turbocompresor, que solía poner a sus conductores en apuros con la pesadez de su parte trasera. En el 959 uno se olvida totalmente del bandazo de la cola, aunque el coche sigue teniendo ligera tendencia al sobreviraje, como nos gusta a todos», escribió nuestro colega Haug en 1986.

Serpentina arriba, serpentina abajo: menos mal que los contratos de alquiler de los tres coches de prueba nos dan de plazo hasta la media noche. El sol de noviembre está ya bajo cuando cambiamos el 959 por el 993. Ahí está de nuevo esa acogedora sensación del 911 histórico, de que la cabina quisiera abrazarte. No sólo el interior resulta simpático y compacto, también la carrocería no es mucho más grande que la de un Cayman de hoy en día. Aunque no sólo por eso le ha valido a





Porsche 993 Turbo

El Turbo llevaba de serie ruedas de 18 pulgadas de radios huecos, y el paquete de fibra de carbono del departamento Tequipment lo tenían pocos; cómodos asientos de cuero



Porsche 959

Precio (1988): 420.000 marcos

MOTOR

Bóxer de seis cilindros con dos turbocompresores refrigerado por aire y agua, cuatro válvulas por cilindro. **Cilindrada**: 2.849 cc (95,0 x 67,0 mm). **Compresión**: 8,3:1. **Potencia**: 450 CV (331 kW) a 6.500 rpm. **Par**: 500 Nm a 5.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción a las cuatro ruedas, caja de cambios manual de seis velocidades. **Frenos**: Disco con ventilación interior y perforados, diámetro: 322/304 mm, ABS. **Neumáticos**: 235/45 R 17 delante y 255/40 R 17 detrás. **Llantas**: Aleación ligera de 8,0 y 9,0 pulgadas.

COTAS

Largo/ancho/alto: 4.260 x 1.840 x 1.280 mm. **Batalla**: 2.300 mm. **Depósito**: 84 litros. **Peso**: 1.450 kg. **Relación peso/potencia**: 3,2 kg/CV

PRESTACIONES

Velocidad punta: 315 m/h. **Aceleración de 0 a 100/200 km/h**: 3,9/14,3 s

Porsche 911 Turbo WLS 2 (993)

Precio (1998): 252.300 marcos

MOTOR

Bóxer de seis cilindros con dos turbocompresores refrigerado por aire, dos válvulas por cilindro. **Cilindrada**: 3.600 cc (100,0 x 76,4 mm). **Compresión**: 8,0:1. **Potencia**: 450 CV (331 kW) a 6.000 rpm. **Par**: 585 Nm a 4.500 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción a las cuatro ruedas, caja de cambios manual de seis velocidades. **Frenos**: Discos con ventilación interior y perforados, diámetro: 322/322 mm, ABS. **Neumáticos**: 225/40 R 18 delante y 285/30 R 18 detrás. **Llantas**: Aleación ligera de 8,0 y 10,0 pulgadas

COTAS

Largo/ancho/alto: 4.245 x 1.795 x 1.285 mm. **Batalla**: 2.272 mm. **Depósito de combustible**: 74 litros. **Peso**: 1.500 kg. **Relación peso/potencia**: 3,3 kg/CV

PRESTACIONES

Velocidad punta: 300 Km/h. **Aceleración de 0 a 100km/h**: 4,1 s

Porsche 911 Carrera S

Precio (2016): 123.212 euros

MOTOR

Bóxer de seis cilindros con dos turbocompresores refrigerado por agua, cuatro válvulas por cilindro. **Cilindrada**: 2.981 cc (91,0 x 76,4 mm). **Compresión**: 10,0:1. **Potencia**: 420 CV (309 kW) a 6.500 rpm. **Par**: 500 Nm a 1.700-5.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción al eje trasero, caja de cambios manual de siete velocidades, PSM. **Frenos**: Disco con ventilación interior y perforados, diámetro: 350/330 mm, ABS. **Neumáticos**: 245/35 R 20 delante y 305/30 R 20 detrás. **Llantas**: 8,5 y 11,5 pulgadas.

COTAS

Largo/ancho/alto: 4.499 x 1.808 x 1.302 mm. **Batalla**: 2.450 mm. **Depósito de combustible**: 64 litros. **Peso**: 1.440 kg. **Relación peso/potencia**: 3,4 kg/CV.

PRESTACIONES

Velocidad punta: 308 Km/h. **Aceleración de 0 a 100/200 km/h**: 4,3/13,7 s



Porsche 991 Carrera S

¡Una (casi) completa, por favor! Nuestro coche de pruebas lleva el volante GT opcional, de 360 mm de diámetro, así como el paquete Sport Chrono, con el nuevo selector de modos, incluido el botón Sport Response, así como un sistema de Infotainment muy desarrollado





la serie 993, fabricada de 1993 a 1998, el estatus de leyenda entre todas las leyendas de Porsche. Algunos lo llaman el último nueveonce de verdad, y no sólo por ser el último creado en vida de Ferry Porsche, sino porque su motor bóxer fue el último en llevar refrigeración por aire.

Calentamos el aceite, y bajo el lema «El aire no hierve», pisamos a fondo el acelerador. Hay retraso en la reacción, pero no excesivo. A diferencia del 959, la aceleración del 993 es más suave y elástica. El 993 Turbo es el primer 911 en llevar dos turbocompresores, K16 de KKK, para ser más exactos.

408 CV con 3,6 litros de cilindrada eran los impresionantes datos de rendimiento con los que se presentó en 1995. Nuestro ejemplar de museo, de 1998, lleva incluso la WLS 2. Los más fanáticos sabrán enseguida que esta críptica abreviatura significa «aumento de potencia de fábrica número dos». Gracias a los turbocompresores K24, de mayor tamaño, a una reforma del sistema electrónico del motor y a un refrigerador de aceite adicional, el 993 alcanza con él los 450 CV.

Justo lo que se necesita para recorrer las curvas del Jura de Suabia. De un modo similar al 959, la transmisión se efectúa mediante tracción a las cuatro ruedas variable y caja de cambios manual de seis velocidades. Esta última, a pesar de su edad, funciona con la máxima precisión, pero las distancias entre las marchas son relativamente grandes para los estándares actuales.

Con su tamaño compacto, su sensible pero no demasiado cómoda dirección asistida y su alta relación de dirección, el 993 es un gustazo para conducir. ¡Segundo amor a primera vista en lo que va de jornada!

Perdón, 993 Turbo, nos vemos dentro de un rato, que atrás hay uno poniéndose nervioso. Parada en boxes y cambio de urgencia al 991 Carrera S de segunda generación. Como ya mencionamos al principio, por primera vez no lleva motor at-

mosférico en la parte trasera: el 3,8 litros de 400 CV es ya historia. Damos la bienvenida a un biturbo de tres litros y 420 CV.

Giramos la llave de contacto, tiramos de la palanca de cambios de la PDK hasta el modo de conducción, y llega el momento que tanto tiempo lleva quitando el sueño al aficionado, irritándolo e incluso provocando compras compulsivas de 911's con motor atmosférico. Estamos de nuevo ante una nueva encrucijada, como la que ya se vivió al pasar de la serie 993 a la 996, con el cambio de refrigeración por aire a refrigeración por agua.

La gran decepción temida no se produce, pero como aficionados a los atmosféricos, no echamos enseguida las campanas al vuelo. Uno de los conductores que nos trajeron los coches dice espontáneamente: «*Recuerda a su antepasado*». En Porsche no podrían imaginarse un piropo mejor. Y no está del todo equivocado: han hecho todo lo posible para imitar el carácter del atmosférico en el motor con turbocompresor. ¿Qué otra opción les quedaba a los ingenieros de motores sino darlo todo para evitar ahuyentar a los aficionados?

El motor de tres litros con doble turbocompresor obedece muy bien al acelerador y desarrolla su fuerza de modo muy constante, desde bajas revoluciones hasta la velocidad máxima, fijada ahora en las 7.500 rpm (frente a las 7800 r.p.m. del atmosférico). En la época del 959 y el 993, una afirmación de este tipo habría sonado a chiste. A decir verdad, impresiona lo mucho que han avanzado los turbocompresores.

Con el paquete Sport Chrono opcional, el nuevo Carrera S no sólo sería capaz de realizar el sprint estándar hasta los 100 km/h dos décimas de segundo más rápido que su predecesor directo sino, además, con sus 3,9 segundos, batir por primera vez la marca de los cuatro segundos. Lo bonito sería dar ahora una vuelta con el 991 con motor atmosférico para poder comparar.

¿Y qué hay del sonido? También en este aspecto se han esforzado los compositores de Porsche. El ruido de sierra de los dos turbocompresores trata de imitar la voz del atmosférico, pero a plena carga resulta algo afónico. La tecnología turbo no es capaz de reproducir el chirrido arrebatador de los atmosféricos, incluso con el sistema de escape deportivo activado, que se distingue por dos tubos de escape centrales de forma ovalada. Está claro que el sistema de escape deportivo es una opción obligada en el formulario de pedido.

Para nuestro coche de pruebas, como era de esperar, se marcaron algunas casillas de equipamiento especial. A la caja de cambios PDK de siete velocidades opcional, por ser más rápida al acelerar, ya estamos acostumbrados. Sin embargo, la caja de cambios de doble embrague tiene un nuevo ajuste. Por fin se han escuchado las quejas de los conductores deportivos, y se han eliminado tanto la antideportiva flojera final de la carrera del pedal como la estrategia de cambio «incorrecta» de la palanca de cambios, procedente de los tiempos del Tiptronic. Como en los modelos GT3, o aún antes, como en los 911 de carreras con caja de cambios secuencial, ahora para subir de marcha se tira de la palanca, y para bajar, se empuja. Además, la PDK ya no sube de marcha por sí sola en modo manual a plena carga. ¡Un aplauso!

Quien elija la opción «Volante deportivo GT» se llevará a casa, en lugar del volante básico de 375 milímetros de diámetro, el denominado volante deportivo GT (360 mm), cuyo aspecto recuerda al del 918 Spyder. Quien además encargue el paquete Sport Chrono, se encontrará en el volante el denominado «selector de modos». Con él es posible seleccionar los

programas de conducción Normal, Sport, Sport Plus e Individual. Mediante el botón Sport Response, situado en el centro de este selector, es posible ajustar a toda velocidad el motor y la PDK para optimizar la aceleración durante 20 segundos (por ejemplo, para realizar adelantamientos).

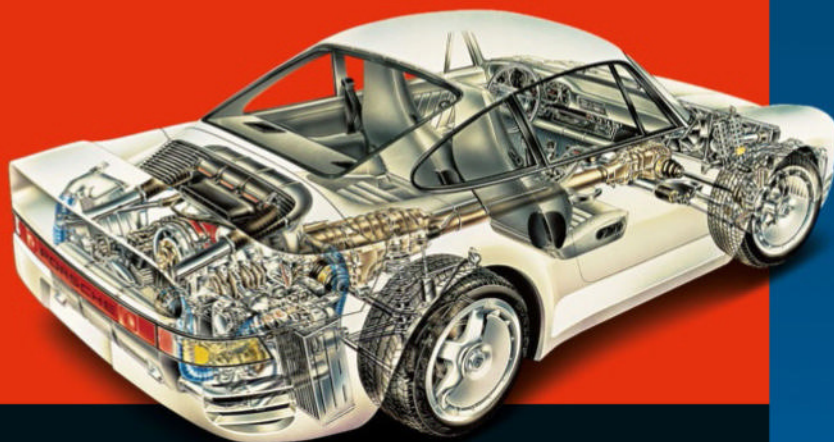
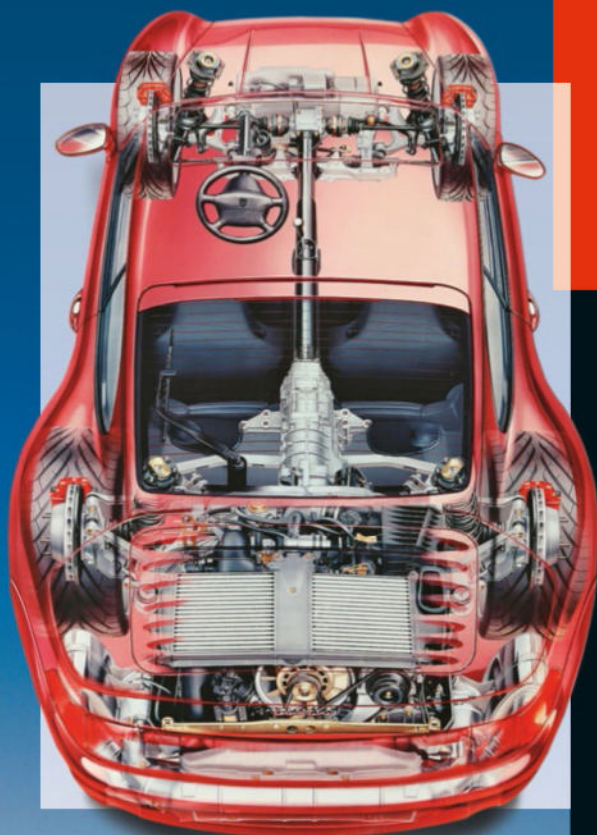
Por supuesto, en las serpenteantes carreteras nacionales, el nuevo 991, con su chasis deportivo opcional con ajuste nuevo, sus 20 milímetros de reducción de altura y una nueva generación de neumáticos de Pirelli P Zero, deja a los dos clásicos tirados sin problemas. Por primera vez en un Carrera S, está disponible de modo opcional la dirección de eje trasero, hasta ahora sólo disponible de serie en los modelos GT3 y Turbo. Sobre el posible aumento de agilidad no podremos decir nada concreto hasta las primeras pruebas.

Lo que menos gracia nos hace: el 911 ha vuelto a ganar peso. Mientras que la versión del 991 Carrera S pre-actualización tenía una tara de 1.395 kilos con caja de cambios manual (con PDK: 1.415 kg), Porsche indica para el nuevo una tara de 1.440 kilos (con PDK: 1.460 kg). Igualmente criticable: las fuerzas de dirección de la dirección asistida Plus resultan ahora más leves, y el ángulo de dirección parece haber aumentado. Para el día a día, no hay problema, pero para los amantes de los deportivos, la dirección resulta demasiado cómoda. AMG, por ejemplo, está apostando actualmente por una dirección más atrevida.

Sin embargo, no por eso tengo claro cuál de los tres Porsches magos usar para la vuelta a Zuffenhausen. ¡El 959, cómo no! ¡Al atardecer, las llamas del tubo de escape resultan aún más bonitas! 🇩🇪

El motor de tres litros con doble turbocompresor obedece muy bien al acelerador y desarrolla su fuerza de modo increíblemente constante hasta las 7.500 rpm





Lo 3 motores

En 1985, Porsche presentó el 959 en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfurt. Se trataba del primer automóvil de serie en llevar el bóxer de seis cilindros del antiguo «súper Porsche» con dos turbocompresores KKK activados en paralelo. Se eligió una pequeña cilindrada, de solo 2,85 litros, porque el deportivo todoterreno se orientaba por el reglamento del Grupo B. Un sistema de válvulas especial regula la presión de carga y el punto de accionamiento de los dos turbocompresores. A partir de las 4.300 revoluciones se activa el segundo turbocompresor, y el 959, con sus 450 CV, comienza a darlo todo. A las 7.600 rpm, el sistema Motronic impide automáticamente que sigan subiendo las revoluciones. Las culatas del motor del 959 están refrigeradas por agua, mientras que el bloque sigue refrigerándose por aire, mediante el ventilador axial. Dos intercoolers instalados bajo los guardabarros traseros suministran a los dos turbocompresores refrigerados por agua.

En 1995 siguió la introducción al mercado del Porsche 911 Turbo de la serie 993. Su motor bóxer de seis cilindros, con 3,6 litros de cilindrada, dispone de dos turbocompresores KKK. La potencia nominal asciende a unos 408 CV. Más tarde habría dos paquetes de aumento de potencia de fábrica (WLS 1 y WLS 2), con 430 y 450 CV. El WLS 1 se corresponde con el motor que se usó también en los modelos de 1995 a 1997 del 993 GT2. El segundo paquete de potencia se instaló tanto en el GT2 (modelo de 1998) como en el escaso 993 Turbo S (345 ejemplares). En 2015 se puso a la venta el primer 911 Carrera S con biturbo (tipo 991 II). A diferencia del motor atmosférico de 3,8 litros del 991, su motor con doble turbocompresor sólo tiene tres litros de cilindrada. La potencia, sin embargo, ha aumentado de 400 a 420 CV. El par motor máximo ha aumentado en 60 Nm respecto al motor atmosférico. El límite de revoluciones se encuentra en las 7.500 (991 con atmosférico: 7800 rpm). Para introducir los turbocompresores fue necesario rediseñar la conducción de aire, tanto para el aire de combustión como para la refrigeración del aire de carga. A diferencia del 991 Turbo, el nuevo motor del Carrera S toma su aire de combustión de modo central frente al alerón trasero extraíble. Aunque el Carrera S se ha vuelto más pesado, su cárter del cigüeñal pesa 1,5 kg menos, y el cárter de su motor, 2kg menos que antes.



VOLKSWAGEN

Tiguan GTE *Active Concept*

Volkswagen se ha propuesto ser un referente en el segmento de los modelos de propulsión híbrida enchufable. Y como este tipo de sistema de movilidad encuentra en el campo de los SUV su elemento ideal, ahora ha presentado un concepto basado en el Tiguan. Y qué mejor marco que el pasado Salón del Automóvil de Detroit para presentar este prototipo

que aporta como valor añadido la tracción total.

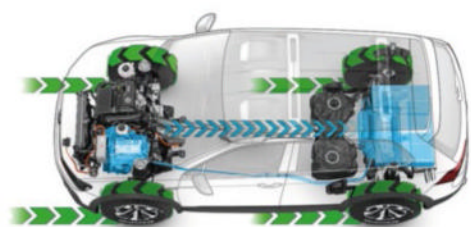
El Tiguan GTE Active Concept ofrece un total de 225 CV a través de un sistema híbrido enchufable con dos motores eléctricos y un motor de combustión, que puede transmitir potencia a las cuatro ruedas, ya sea de forma automática o mediante un botón.

Por supuesto está basado en la segunda generación del Tiguan y comienza a andar siempre en modo de cero emisiones, o sea, puramente eléctrico (E-mode). Normalmente, está propulsado por las ruedas traseras, pero si hay riesgo de pérdida de tracción, las ruedas delanteras se acoplan también en fracciones de segundo. También se activan las cuatro ruedas cuando el conductor selecciona el

El sistema de infoentretenimiento que también ha sido renovado con una pantalla táctil de 9,2 pulgadas con control por gestos y una superficie de cristal de gama alta. A partir de la primavera de 2017, llegará a Estados Unidos en una versión con una distancia entre ejes todavía mayor y con siete plazas.



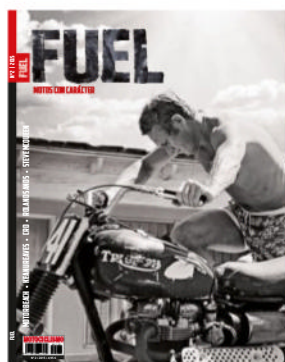
4 Motion de los programas de tracción a las cuatro ruedas y off-road. En este caso, el Tiguan GTE Active Concept también arranca con tracción a las cuatro ruedas y cero emisiones (siempre que la batería esté suficientemente cargada). En modo solo eléctrico puede recorrer hasta 32 kilómetros, mientras que su autonomía total es de 933 kilómetros.



El Tiguan GTE Active Concept también está equipado con sistemas de seguridad como el Front Assist con frenada de emergencia en ciudad y sistema de detección de peatones incluídas, un capó activo, el Lane Assist y el sistema de frenado anticollisiones múltiples.

flash

Fuel. Ya está a la venta el segundo número de la revista Fuel, donde se sigue dando un nuevo enfoque al mundo de las motos y en el que las preparaciones son protagonistas. Los estilos más actuales se dan cita, tanto en las creaciones, como en los personajes que aparecen en las 132 páginas de la revista.



50.000. Desde que se entregaran los primeros ejemplares a los clientes holandeses en 2013, ya han sido más de 50.000 los ejemplares vendidos del Mitsubishi Outlander PHEV. Ha sido el primer SUV híbrido enchufable del mundo y ahora se convierte en el más vendido



Al día. Garmin ofrece soluciones para todo tipo de necesidades. Ahora el reloj Vivoactive de tan solo 8 mm de grosor con pantalla táctil retroiluminada integra un GPS y se puede acceder de forma táctil a múltiples aplicaciones deportivas. El precio es de 249 euros.



CAR OF THE YEAR

Finalistas en Europa 2016

Cuatro berlinas, un SUV, un compacto y un deportivo. Esta es la tipología de coche que aspira a ser Coche del Año en Europa en 2016. El 29 de febrero conoceremos el ganador de entre estos siete finalistas que buscarán suceder al Volkswagen Passat como Coche del Año en Europa: Audi A4, BMW Serie 7, Jaguar XE, Mazda MX-5, Opel Astra, Skoda Superb y Volvo XC90. Cada jurado, ahora, en la votación final, dispone de 25 puntos a repartir entre al menos cinco modelos y no pudiendo superar el tope de 10 puntos para un modelo. Recordemos que de los seis jurados españoles –58 en toda Europa–, dos trabajan para nuestro grupo editorial.

SKODA

120 años

Todo empezó con un pequeño taller de bicicletas en diciembre de 1985. En aquel momento, el mecánico de bicicletas Václav Laurin y el hombre de negocios Václav Klement fundaron la compañía Laurin & Klement (L&K). Lo que empezó como un taller de reparaciones evolucionó rápidamente para ser un fabricante de bicicletas llamadas "Slavia". El negocio era brillante, y apenas cuatro años después Laurin y Klement empezaron a fabricar motocicletas.

En 1905, la compañía hizo un gran avance en la fabricación de automóviles con el Voiturette. Este modelo tenía un motor bicilíndrico de 7 CV y lograba una velocidad máxima de 40 km/h. En 1907, L&K era el mayor fabricante de automóviles en la antigua monarquía austro-húngara con nueve modelos en su gama; desde los pequeños bicilíndricos hasta las furgonetas y autobuses.

Las secuelas de la postguerra afectaron considerablemente al desarrollo de L&K. Para fortalecer su posición en el mercado, se fusionaron con la fábrica SKODA (Pilsen, 1925)





MOTORPRESS IBERICA

Abrazote para Carlos Sainz

Carlos Sainz, justo antes de partir hacia el Dakar, ha recibido el premio Abrazote de Manolo 2015 en reconocimiento a su trayectoria deportiva en el mundo de los rallies y de los raids, y al cumplirse el 25 aniversario de su primer Campeonato del Mundo de Rallyes, el primero para el automovilístico español. Este trofeo pretende homenajear cada año a un destacado representante del automóvil a nivel internacional y también rendir tributo a Manolo Doménech, grandísimo periodista del motor y colaborador de Automóvil que nos dejó en 2013. El premio Abrazote de Manolo lo eligen y entregan los seis jurados españoles del Coche del Año en Europa.

JAGUAR

El retorno

La firma del felino acaba de anunciar su vuelta al mundo de la competición internacional. En otoño de 2016 Jaguar entrará como fabricante en la tercera temporada del emocionante campeonato de Fórmula E de la FIA con su propio equipo. La Fórmula E de la FIA es el primer campeonato internacional de monoplasas del mundo para coches eléctricos. Este campeonato es una oportunidad única para el desarrollo de nuevos mecanismos de transmisión eléctrica de vehículos, incluida la tecnología de motores y baterías.



gente VIP



Tras cinco años como jefa de personal a nivel mundial, Filiz Albrecht asciende como directora de recursos humanos en el consejo de administración de MANN+HUMMEL. Hansjörg Herrmann será el Consejero Delegado de producción para las casi 40 plantas de fabricantes de filtros que están en funcionamiento en todo el mundo.



Jean-Marc Finot asumirá la dirección del Centre d'Excellence Sports Automobiles PSA Peugeot Citroën, con la responsabilidad de la gestión integral de la entidad y de la ejecución del proyecto de reagrupamiento de las actividades deportivas en el centro de Versailles Satory. Dependerá operativamente de los directores de las tres marcas: Peugeot, Citroën y DS.



Thierry Koskas será nombrado Director Comercial del Grupo Renault y formará parte del Comité Ejecutivo del Grupo. Luis Fernando Peláez Gamboa será nombrado Director General de Renault en Argentina y Presidente-Director General de RASA, en sustitución de Thierry Koskas. Dependerá de Olivier Murguet, Director de Operaciones de la Región América.



Jaguar Land Rover Iberia anuncia la incorporación a su grupo de Karla Lorca como nueva Directora de Recursos Humanos. Lorca, casada y chilena de nacimiento es Licenciada en Ciencias de la Administración de Empresas y Máster en Gestión y Dirección de Recursos Humanos por la Escuela Europea de Negocios de Madrid.

Márgenes de error

Es un tema que viene coleando ya desde hace tiempo, pero ahora, gracias a un recurso presentado por AEA (Automovilistas Europeos Asociados), se ha demostrado que la Dirección General de Tráfico no aplica los márgenes de error reglamentarios de entre el 5 y el 7% en las sanciones por exceso de velocidad. Gracias a un recurso presentado por AEA, el pasado ocho de enero, el Tribunal de Justicia de Castilla la Mancha dado la razón a un conductor, anulando la sanción de 300 € y obligando además a devolver los 2 puntos retenidos en su carnet de conducir por una multa de exceso de velocidad por circular a 113 km/h en lugar de a 80 km/h. El Tribunal aclara que a la velocidad que figura en la correspondiente denuncia, se le tienen que aplicar los márgenes reglamentarios y eso no se especifica ni en la foto ni en la correspondiente denuncia. Según AEA, desde hace más de cinco años, la DGT está imponiendo sanciones por encima de la ley y prueba de ello es que son numerosas las sentencias de distintos juzgados que se han pronunciado en idénticos términos, si bien es la primera vez que lo hace un Tribunal Superior de Justicia con esa claridad y contundencia. Con importes y detración de puntos superiores a los establecidos en la Ley de Seguridad Vial. Con todo esto, es evidente que a los usuarios la única defensa que nos queda es recurrir y pelear por nuestros derechos. Aunque en principio nos cueste dinero y tiempo, en muchos casos merece la pena defendernos del abuso de autoridad que esto supone.

Cambiando de tema, según algunas estimaciones, se calcula que el sesenta por ciento de los conductores desconoce que en caso de tener un accidente y dar positivo en la prueba de alcohol, el seguro queda eximido de pagar gasto alguno. Conducir bajo los efectos del alcohol es peligroso, también es probable que nos cueste el dinero y algunos puntos del carnet, pero lo peor es que en caso de accidente nos puede costar un grave problema económico.



“En la mayoría de las multas por exceso de velocidad, no se descuenta el margen de error reglamentario

MAZDA CX-5

NUEVAS EXPERIENCIAS



Con el Mazda CX-5 vivirás grandes experiencias al volante dentro y fuera de la carretera, porque te ofrece el mejor equipamiento y se adapta a cualquier terreno. Con su Tecnología SKYACTIV sentirás la conducción más eficiente y divertida. Junto a ella dispones de los últimos avances, como el sistema de conectividad MZD, el asistente de frenada y cambio de carril o los Faros Full LED Adaptativos. Mazda CX-5. Es hora de sacarle el máximo partido a cada terreno. **MAZDA. ROMPE CON LO ESTABLECIDO.**

Gama CX-5 SKYACTIV: Consumo mixto (l/100 km): 4,6 - 7,2. Emisiones CO₂ (g/km): 119 - 165.

DESCUBRE MÁS EN MAZDA.ES

BMW M3

AUTOMOVIL EDITION

Sport Evolution

Prestaciones

VELOCIDAD	
Máxima absoluta	242,10 km/h a 6.840 r.p.m. en 5.ª
Kilómetro lanzado	
(tras 1.000 m salida parada)	205,71 km/h
Salida del km lanzado	
(tras 2.000 m desde parado)	220,3 km/h a 6.225 r.p.m. en 5.ª
ACELERACION	
0-100 km/h	7" 38/100 (en 1.ª y 2.ª)
400 metros, salida parada	15" 53/100
1.000 metros, salida parada	27" 80/100
RECUPERACION	
Entrando en 4.ª a 40 km/h	
400 metros	17" 99/100
1.000 metros	31" 93/100
Entrando en 5.ª a 50 km/h	
400 metros	18" 15/100
1.000 metros	34" 13/100
ADELANTAMIENTO	
Entrando en 2.ª a 20 km/h	
Lento: 20-70 km/h	4" 71/100 (en 2.ª)
Rápido: 70-120 km/h	5" 84/100 (en 2.ª y 3.ª)
Total: 20-120 km/h	10" 55/100 (en 2.ª y 3.ª)
CONDICIONES DE LA PRUEBA	
Carga del vehículo	Dos plazas y depósito a medias
Presión atmosférica	704,3 mm Hg
Temperatura ambiente	10,0 °C

Consumos

Recorrido:	Madrid-Villacastín (autopista)-Ávila-Pto. de Menga-Pto. del Pico-Arenas de S. Pedro-Talavera de la Reina-Madrid (330,3 km).
Condiciones:	Conductor solo. Tráfico normal, fluido.
Crucero:	120 km/h hasta Villacastín (77 km); 90 km/h entre Ávila y Talavera (112 km); 100 km/h el resto. Media: 100,2 km/h.
Promedio:	91,8 km/h.
Consumo:	7,92 litros/100 km.
Recorrido:	Puebla de Sanabria-Orense-Santiago-Melide-Lugo-Ponferrada (476,6 km).
Condiciones:	Conductor y su equipaje. Algo más tráfico del normal hasta Orense; el resto, fluido. Piso mojado desde Santiago a Piedrafita.
Crucero:	120 km/h.
Promedio:	94,4 km/h.
Consumo:	10,58 litros/100 km.
Recorrido:	Madrid-Benavente (por Pto. Guadarrama)-Puebla de Sanabria (344,2 km).
Condiciones:	Conductor y su equipaje. Tráfico normal de ida, pero congestionado en sentido contrario, con adelantamientos difíciles.
Crucero:	150 km/h.
Promedio:	111,6 km/h.
Consumo:	11,43 litros/100 km.
Recorrido:	Ponferrada-Madrid, por autopista desde Adanero (374,2 km).
Condiciones:	Conductor y su equipaje. Tráfico fluido.
Crucero:	175 km/h.
Promedio:	143,0 km/h.
Consumo:	12,30 litros/100 km.
Recorrido:	Trujillo-Madrid (252,4 km).
Condiciones:	Conductor solo. Algo más tráfico del habitual, aunque fluido.
Crucero:	200 km/h.
Promedio:	137,7 km/h.
Consumo:	14,70 litros/100 km.
Recorrido:	Navalcarnero-Maqueda-Torrijos-Puebla de Montalbán-Malpica-Los Navalmares-La Nava de Ricomaillo-Guadalupe-Pto. Llano-Cañamero-Berzocana-Deleitosa-Pto. de Miravete-Trujillo (329,4 km).
Condiciones:	Conductor solo. Tráfico normal, muy fluido. Recorrido de serranía en gran parte, durante más de 200 km. Conducción deportiva, a lo posible.
Crucero:	104,0 km/h.
Promedio:	104,0 km/h.
Consumo:	16,04 litros/100 km.
Resumen total	Crucero: 152,5 km/h. Promedio: 108,9 km/h. Consumo: 11,96 litros/100 km.
Consumos ECE	
90/120/urbano:	6,2/7,8/12,5 litros/100 km.

Ficha técnica

MOTOR	
Definición y posición	Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea, inclinado hacia la derecha.
Arquitectura	Culata de aluminio. Bloque de fundición, con 5 apoyos de bancada y cigüeñal con 8 contrapesos.
Diámetro/carrera	95,0/87,0 mm.
Cilindrada	2.467 cc.
Alimentación	Inyección Bosch ML-Motronic, con mando electrónico digital programado, ralenti estable y corte en retención.
Distribución	Cuatro válvulas por cilindro en V a 38 grados, accionadas a través de vasos invertidos por doble árbol de levas en culata, mandados por cadena de doble eslabón.
Encendido	Electrónico digital programado Bosch ML-Motronic.
Lubricación	Bomba de engranajes. Radiador de aceite con by-pass termostático. Cáster de aluminio con tabicador interno.
Refrigeración	Por líquido, con circuito hermético y electroventilador.
Compresión	10,2:1.
Potencia máxima	238 CV a 7.000 r.p.m.
Par máximo	24,5 mkg a 4.750 r.p.m.
Régimen máximo	7.300 r.p.m. (corte de inyección teórico); 6.950 r.p.m. (corte real).
TRANSMISION	
Disposición motriz	Motor y cambio delante; ruedas traseras propulsoras.
Embrague	Monodisco en seco de diafragma (229 mm Ø), con mando hidráulico.
Cambio	1.ª 3,717:1 (9,52 km/h)
(Relaciones	2.ª 2,403:1 (14,73 km/h)
y	3.ª 1,766:1 (20,04 km/h)
desarrollos	4.ª 1,263:1 (28,02 km/h)
finales)	5.ª 1,000:1 (35,39 km/h).
Reducción del grupo	3,154:1 (1341), con diferencial autoblocante al 25%.
BASTIDOR	
Suspensión delantera	Tipo falso McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores de gas, barra estabilizadora y geometría antihundimiento en frenada.
Suspensión trasera	Ruedas independientes tiradas mediante brazos de eje oblicuo (15 grados), muelles helicoidales, amortiguadores de gas exteriores a los muelles, barra estabilizadora y geometría antihundimiento en arrancada.
Dirección	De cremallera, servoasistida. Relación: 19,6:1.
Diámetro del volante	370 mm.
Vueltas del volante	3,65.
Diámetro de giro	11,1 metros.
Sistema de frenado	Discos ventilados/discos (280/282 mm. Ø), con antibloqueo ABS de Bosch.
Llantas	De 7,5"x16", de aleación ligera.
Neumáticos	225/45 ZR-16.
Alternador	De 90 A y 1.260 W.
Batería	De 65 A.h., sin mantenimiento; en el maletero.
COTAS	
Batallas y vías (del./tras.)	2,56 y 1,42/1,43 metros.
Largo/ancho/alto	4,35/1,68/1,37 metros.
Depósito de combustible	De 62 litros, bajo asiento posterior.
Peso de catálogo	1.200 kg.
Peso real (lleno a tope)	1.288 kg (con aire acondicionado y techo eléctrico).
Reparto de peso (del./tras.)	50,6/49,4%.

Equipamiento

A pesar de su vocación eminentemente deportiva, el M3 Sport Evolution dispone de un equipo de serie muy completo que, junto a lo usual en casi cualquier coche de esta categoría, incluye:

Servodirección. Antibloqueo ABS. Llantas de aleación. Retrovisores de puerta calefactados de mando eléctrico. Cierre central de puertas, maletero y tapón. Elevallas eléctricos. Asientos tapizados en cuero especiales para cinturones de arnés, regulables en altura e inclinación. Volante M-Technic de cuero vuelto. Check-control de niveles y faros. Aviso de revisiones. Reloj/calendario. Temperatura exterior. Cuentalrevoluciones. Termómetros de agua y aceite. Reóstato. Equipo de preradio.

En cuanto a opciones, remitimos a nuestros lectores a nuestro suplemento central «Guía compra coches»; dichas opciones coinciden con las de la versión M3. Nuestra unidad de pruebas, en particular, disfrutaba de aire acondicionado, techo de mando eléctrico y tapicería de cuero.



LIVE THE LIFE RX

Lexus RX 450h Híbrido



Nuevo Lexus RX 450h Híbrido, sofisticado y vanguardista que combina un diseño marcado por sus líneas angulosas con la más alta tecnología. En su interior, lujo y confort con acabados de muy alta calidad, proporcionan una experiencia única.

Descubra más en LEXUSRX

313 CV. 5,5 l/100km. CO₂: 127 g/km. NO_x: 0,017 g/km

Nuevo RX

 **LEXUS**
AMAZING IN MOTION

Olvídate

HASTA FERRARI HA TENIDO QUE RENDIRSE A LA EVIDENCIA Y ADOPTAR LA SOBREALIMENTACIÓN EN LOS NUEVOS 488. Afortunadamente no hay motivos para la añoranza en el nuevo 488 Spider, una versión que también hace olvidarnos de la versión cerrada GTB.

TEXTO: Juan Collin. **FOTOS:** MPIB



de ayer



Y

es que si bien es verdad que en este tipo de deportivos tan extremos siempre he pensado que las versiones descapotables no tienen demasiado sentido, tengo que reconocer que, tras probar el 488 Spider, tendría serias dudas si tuviera la enorme suerte de poder elegir.

Porque gracias al elaborado techo metálico que incorpora, el Spider no aparenta ser un descapotable cuando está cerrado, el ajuste del techo es absolutamente perfecto y se ha conseguido que el diseño de esta versión sea incluso más atractivo que el del GTB.

Con el techo abierto, operación en la que emplea 14 segundos y que se puede realizar en marcha hasta 45 km/h, el coche es todavía más espectacular si cabe y

permite disfrutar de su conducción con una sensación de libertad total.

El incremento de peso del Spider con respecto al GTB supone en torno a cincuenta kilos, superando por poco la tonelada y media. También conviene apuntar que la rigidez torsional del monocasco de aluminio del 488 Spider tan sólo pierde un 5% en relación a la versión GTB con el techo cerrado.

Para evitar turbulencias en el habitáculo cuando se rueda a cielo abierto, dispone de una cristal que si se eleva hace las veces de paravientos; con la capota cerrada se puede bajar el mencionado cristal, permitiendo escuchar con mayor intensidad la impresionante melodía que emite el poderoso V8 turboalimentado.

Por cierto, que aunque ya se estrenó no hace mucho en el GTB, el V8 turboalimentado de 3.9 litros continúa



siendo una de las grandes novedades que aporta el 488 Spider desde el punto de vista técnico. Las cifras que se declaran para esta mecánica impresionan a cualquiera; nada menos que 670 CV a 8.000 rpm y un par máximo que supera los 77,5 mkg, valores que permiten a este descapotable unas prestaciones de escándalo. De 0 a 100 km/h tan sólo emplea 3 segundos, 8,7 segundos de 0 a 200 Km/h, mientras que la velocidad máxima se cifra en 325 km/h. Comparado con el GTB se pierden 5 km/h en velocidad máxima y 4 décimas de 0 a 200 km/h.

Las cifras impresionan, pero mucho más emocionante es sentarse a los mandos del fabuloso biplaza italiano. Basta pulsar el botón de puesta en marcha situado en el volante para que el poderoso V8 cobre vida, emitiendo un rugido que pone el vello de punta a cualquiera.

El motor fascina por su formidable sonido, más si cabe por su poderío. Prácticamente sin tiempo de respuesta, los 670 CV empujan con una fuerza sobrenatural prácticamente desde ralentí y siempre en constante progresión. El V8 sube de vueltas con una rapidez y facilidad asombrosa hasta por encima de las 8.000 rpm, enlazando las marchas en un santiamén y ganando velocidad de una forma que asusta, dejándonos completamente aplastados contra el respaldo del asiento. Por cierto que el cambio secuencial de doble embrague, el mismo que se empleaba en el 458, demuestra una vez más sus extraordinarias cualidades; rapidísimo y a la vez suave en las inserciones.

La experiencia de conducir este deportivo es de las que no se olvidan. Una extraña mezcla entre vértigo, mareo y placer, inundan nuestro cuerpo cuando se pisa el ace-



El puesto de conducción está muy bien configurado, la postura resulta perfecta y la disposición de los mandos muy lograda.

Ferrari 488 Spider

Precio: **268.401 €**

Motor: Trasero central longitudinal, ocho cilindros en V 3.902 cc (86,5 x 83 mm). Bloque y culatas en aleación ligera.

Alimentación: Inyección directa con dos turbocompresores y sus correspondientes intercooler.

Potencia máxima: 670 CV a 8.000 rpm.

Par motor: 77,55 mkg a 3.000 rpm.

Transmisión: Propulsión trasera con diferencial autoblocante; cambio automático de doble embrague con siete velocidades.

Bastidor: Suspensión delantera y trasera de triángulos superpuestos; muelles helicoidales, amortiguadores de control electrónico y barras estabilizadoras.

Peso: 1.525 kg.

Frenos: Discos cerámicos 390/360 mm Ø.

Neumáticos: 245/35 ZR20 delante y 305/30 ZR20 detrás.

Llantas: 9"x 20" delante y 11" x 20" detrás.

Cotas: largo/ancho/alto: 4.568/1.952/1.211 mm.

Batalla: 2.650 mm.

Prestaciones

Velocidad máxima: 325 km/h.

Aceleración de 0 a 100 km/h: 3 s.

Consumo mixto: 11,4 litros/100 km.

La alternativa

MCLAREN 650S SPIDER

El McLaren 650S Spider es su principal rival por planteamiento. El Ferrari cuenta con un motor ligeramente más potente, pero el modelo británico, gracias a su monocasco en fibra de carbono es en torno a 50 kg más ligero. La configuración de este último es también más extrema; entrar y salir del coche es en este caso más complicado. También es más caro.



Precio: 291.000 €

Potencia: 540 CV

Aceleración 0 a 100 km/h: 3 s.



El motor turboalimentado ofrece un rendimiento formidable y es capaz de girar en constante progresión hasta el límite de las 8.000 rpm. Los incondicionales tienen poco que temer, ya que el sonido tampoco defrauda.





lerador a fondo en los tramos rectos de carretera; la subida de adrenalina llega a crear adicción, pero hay que tener muy claro lo que se lleva entre las manos y no conviene animarse demasiado. La visita al circuito es absolutamente obligatoria si pretendemos exprimir medianamente las posibilidades de este biplaza.

Afortunadamente si uno se toma las cosas son más tranquilidad, el 588 Spider sorprende con una conducción bastante asequible. Las ayudas electrónicas trabajan no sólo para conseguir la máxima eficacia, también consiguen que el coche no resulte demasiado exigente. El Manettino cuenta con el programa Wet para firmes deslizantes, ideal para conducir con seguridad cuando llueve. En el modo Sport es casi imposible que el coche pierda la compostura si se abusa de la descomunal caballería disponible y es, desde luego, el programa más apropiado para la mayoría. Bastante más viva se muestra la trasera en el modo Race, pero afortunadamente el sistema siempre está alerta y evita que la situación se complique en exceso. También existe la posibilidad de desconectar los controles de tracción y estabilidad, si bien queda reservado a pilotos con mucha experiencia y siempre en circuito.

En carretera el 488 Spider impresiona por la facilidad y agilidad con la que permite negociar los virajes, incluso por las tortuosas carreteras de montaña que tanto abundaban en el recorrido escogido para la presentación. El Spyder demostraba una enorme eficacia; sorprendiendo asimismo la forma de trabajar de las suspensiones sobre un asfalto que se encontraba muy deteriorado. En este sentido conviene apuntar que los amortiguadores de control electrónico reciben un tarado ligeramente más suave que en el GTB, estando controlada su ley de funcionamiento por los diferentes programas del Manettino.

El 488 Spider impresiona por su eficacia en los trazados más tortuosos, pero es en las carreteras más veloces con el firme en buen estado donde este deportivo rompe los esquemas a cualquiera. Y es que no sólo acelera y corre como un misil, también ofrece una capacidad de frenada brutal, mientras que su afinado bastidor permite una precisión de trayectoria impresionante y un gran aplomo a alta velocidad.

Es sin duda un coche muy rápido y eficaz y prueba de ello es que en el circuito de Fiorano, donde habitualmente Ferrari prueba sus coches, consigue parar el cronómetro en 1 minuto 25 segundos, lo que supone apenas perder unas décimas con respecto al GTB y rebajar en dos segundos el tiempo de su antecesor, el 458 Spider. Sobran comentarios.

Desde luego no hay motivos para la añoranza, ya que si bien es verdad que no volveremos a ver la aguja del cuentavueltas superar las 9.000 rpm (nos tendremos que conformar con verla rozar las 8.000 rpm), en comparación el 458 Spider, se ganan nada menos que 100 CV, se mejora notablemente la capacidad de respuesta, las prestaciones —4 décimas de segundo de 0 a 100 km/h y 2,1 sg de 0 a 200 km/h— y todo ello, manteniendo un tacto y el sonido inconfundible de los motores Ferrari.

La única pena es que para tener en el garaje el nuevo 488 Spyder hay que juntar nada menos que 268.401 €, lo que supone pagar 32.000 € más que por el GTB. No es poco dinero, pero total, cuando uno se mete en gastos... 🚗

Conclusión

El 488 spider impresiona por lo que corre y sobre todo, por la facilidad con la que lo hace. Es un deportivo extremo, pero asequible en su conducción, si bien exige extremar el sentido común. Siempre me han gustado más las versiones cerradas, pero en este el Spider parece una opción más apetecible.

calentando motores

La mejor selección de novedades del mes



MERCEDES AMG S 63 4 MATIC
CABRIOLET EDITION 130

Fiesta de cumpleaños

PRECIO: 226.457 €. **A LA VENTA:** Abril 2016. **MOTOR:** Delantero longitudinal ocho cilindros en V 5.461 cc (98 x 90,5 mm): Inyección directa con dos turbocompresores; 585 CV a 5.500 rpm y 91,83 mkg a 2.250 rpm. **TRANSMISIÓN:** Tracción total permanente con cambio automático de siete velocidades. **BASTIDOR:** Suspensión delantera de triángulos superpuestos delante y multibrazo trasera con resortes neumáticos. **COTAS:** 5.044/1.913/1.422 mm. **BATALLA:** 2.945 mm. **PESO:** 2.070 kg

Mercedes ha querido celebrar sus 130 años de historia, con el lanzamiento de una versión personalizada de su ya exclusivo S 63 4Matic Cabriolet, a la que ha bautizado como Edition 130. Con este modelo la firma de la estrella quiere recordar, de alguna manera, que sus primeras creaciones fueron siempre coches descapotables. El AMG S 63 4 Matic Cabriolet Edition 130, se ha dado a conocer en el Salón de Detroit y se comercializará en serie limitada y numerada de 130 unidades. Se ofrecerá por 226.457 € para el mercado alemán y como principales rasgos diferenciales, ofrece una terminación y acabado específicos, al más alto nivel. Se ha escogido el color plateado «Alubeam Silver» para la carrocería, mientras que la capota va en color rojo, la misma tonalidad que se emplea para las pinzas de freno que se pueden visualizar a través de las espectaculares llantas de 20" de diez radios pintadas en negro mate.

En el interior llama la atención la tapicería en cuero napa en mezcla de color rojo y negro, también se ofrece la posibilidad de escoger las tonalidades gris y negro. En el habitáculo la fibra de carbono cobra un especial protagonismo, mientras que una placa en la consola central y un grabado en el volante anuncian que se trata de una serie limitada y numerada. Opcionalmente se puede pedir una funda de protección con el anagrama Edición 130 y el número de coche al que corresponde para evitar que se ensucie con el polvo cuando esté guardado en el garaje. Esta versión monta el motor V8 de 5.5 litros alimentado por dos turbocompresores para el que se declaran 585 CV y un par máximo de 91,83 mkg a 2.250 rpm. Se anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en tan sólo 3,9 sg, mientras que la velocidad máxima está limitada a 250 km/h y el consumo de combustible se cifra en 10,4 litros cada 100 km en ciclo combinado.





RENAULT MÉGANE ENERGY TCE 205 EDC GT ★★★★★

Con buena planta,

nos cuenta Pablo Mallo

PRECIO: 29.100 euros. **MOTOR:** Delantero transversal de 4 cilindros y 16 válvulas; 1.616 cc (79,7 x 81,1 mm); Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler; Dos árboles de levas en culata con distribución variable; 205 CV y 28,6 mkg. **TRANSMISIÓN:** Tracción delantera; Cambio EDC de doble embrague y 7 velocidades. **BASTIDOR:** Suspensión delantera tipo McPherson y trasera de ruedas tiradas por eje torsional; dirección integral 4Control. **NEUMÁTICOS:** 225/40 R18. **COTAS:** Longitud 4.359 mm; ANCHURA: 1.814 mm; ALTURA: 1.447 mm. **PRESTACIONES:** 0 a 100 km/h en 7,1 s; Velocidad máxima 230 km/h.

Basada en la misma plataforma modular CMF C/D que emplean los Renault Espace, Talisman y Kadjar, la nueva generación del Mégane hace gala de un alto nivel de sofisticación y una carrocería algo mayor que su antecesor, con lo que mejora la amplitud del habitáculo. Uno de los elementos que más llaman la atención del renovado interior es la pantalla táctil tipo tablet, de gran tamaño y dispuesta en vertical, desde la que se accede a la mayoría de funciones habituales del coche, así como la posibilidad de incorporar un Head-Up Display escamoteable a pleno color.

Entre sus particularidades, cuenta con cinco modos de conducción (Eco, Confort, Neutral, Sport y Personaliza-

do), que actúan sobre la dureza de la dirección, respuesta del acelerador y cambio de doble embrague, en el caso de las versiones automáticas. Adicionalmente, el modo Confort conecta la función de masaje del asiento —variando el apoyo lumbar—; el Sport, en cambio, incrementa el sonido del motor, que se procesa a través de los altavoces. Cada uno de los modos está asociado a una iluminación ambiental propia y a un panel de instrumentos específico, ya que el cuadro es totalmente digital.

Destacable también la deportiva puesta a punto de las versiones GT (1.6 dCi biturbo de 165 CV y 1.6 TCE de 205 CV), con suspensión más firme y cuatro ruedas directrices. Por debajo de 60 km/h

(80 km/h en modo Sport), las ruedas traseras giran hasta 2,7 grados en sentido inverso a las delanteras, logrando una entrada en curva más incisiva y reduciendo el diámetro de giro en maniobras. A mayor velocidad, el tren trasero gira hasta un grado en el mismo sentido que el delantero, brindando estabilidad y aplomo en los cambios de carril.

La gama inicial parte de 16.600 euros en el caso del TCE 100 CV de gasolina, y llega hasta los 26.900 euros del TCE 205 EDC GT, con cambio de doble embrague de serie. Entre medias hay versiones de gasolina de 115 y 130 CV, y no falta una completa oferta Diesel, con opciones de 90, 110, 130 y 165 CV, este último en versión GT.

BMW Serie 1

900 357 902
www.bmw.es



¿Te gusta conducir?



CÓGELO. ES TUYO

BMW SERIE 1

DESDE **150€** AL MES

Tuyo, con su nuevo diseño más deportivo que nunca.
Tuyo, con innovaciones como sus faros delanteros con tecnología LED.
Y tuyo, completamente equipado. Sal a la calle. Y cógelo.

En 35 cuotas. Entrada 5.840€. Cuota Final: 13.350€. TAE: 1,17%

Red de Concesionarios BMW



P.V.P. Península y Baleares para BMW Serie 1 116d Tres Puertas, 24.440€ (Plan PIVE y ayuda a la recompra incluido). Comisión de formalización: 548,7€. Importe a financiar: 18.600€. Precio total a plazos: 24.988,7€. Importe total adeudado: 19.148,7€. TIN: 0%. Valor futuro garantizado: 13.200€ (36 meses y 45.000 km). Importe mínimo a financiar de 10.000€. Al final del plazo contratado, podrás devolverlo (según condiciones de contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Condiciones válidas para pedidos hasta 31/03/2016. Financiación ofrecida por BMW Bank GmbH, S.E. Modelo visualizado no corresponde con modelo ofertado.

Consumo promedio: desde 3,4 hasta 8 l/100 km. Emisiones de CO₂: desde 89 hasta 188 g/km.



TOYOTA VERSO

Puesta al día

Desde su puesta en escena en 2002 se han vendido nada menos que 700.000 unidades del Toyota Verso. Para continuar por la senda del éxito, el popular monovolumen de Toyota recibe ahora una ligera puesta al día. Como principales novedades recibe ligeros retoques estéticos y muchas mejoras en lo que a seguridad, equipamiento y tecnología se refiere. Así, la renovada gama del Toyota Verso 2016 incorpora de serie en todas las versiones los sistemas de seguridad que forman parte del Toyota Safety Sense: Sistema de Seguridad Precolisión (PCS),

Avisador de Cambio Involuntario de Carril (LDA) y Control Inteligente de Luces de Carretera (AHB). En el interior, llama la atención un nuevo volante forrado en cuero, lo mismo que el pomo de la palanca de cambios. También, son nuevas las inserciones de color grafito en la consola central, la palanca del freno de estacionamiento, los portavasos y las nuevas tapicerías. Lo más importante, no obstante, es la adopción de una nueva pantalla multifunción de siete pulgadas con un software de última generación que mejora su facilidad de uso, mientras que los sistemas de navega-

ción Toyota Touch 2 & GO y Toyota Touch 2 & GO Plus ofrecen unas prestaciones mejoradas y nuevas funciones. La gama Toyota Verso 2016 se ofrece con nuevos colores de carrocería y llantas de aleación de 16 y 17 pulgadas de diseño más actual. La nueva gama Verso se ofrecerá con motor Diesel 1.6 D-4D de 112 CV (Verso 115D) o de gasolina 1.6 Valvematic de 132 CV (Verso 130) y 1.8 Valvematic de 147 CV (Verso 140). Este último, disponible únicamente con transmisión automática MultiDrive. El renovado Toyota Verso llegará próximamente a los concesionarios de la marca.

FORD AWD

Mayor oferta de SUVs y 4X4, *analiza Eduardo Azpilicueta*

Con su EcoSport recién puesto al día (aunque sin versión 4X4) en motorizaciones y equipamiento, la continuidad de su exitoso Kuga y la próxima aparición en Europa del atractivo Edge (4,81 m.) con motores 2.0 Diesel de 180 y 210 CV, que constituirá la parte alta de la oferta, Ford se propone triplicar en 2016 las ventas europeas de SUVs que registró en 2013. Para reforzar su trayectoria en un mercado que marca esa tendencia, la marca del óvalo enfatiza la multiplicación de la oferta de tracción integral 4X4 que ya alcanza a ocho de sus productos: Mondeo, S-Max, Galaxy, Focus RS, Kuga, Edge, el pick-up Ranger y el vehículo comercial Transit.

El más refinado de esos sistemas corresponde al deportivo Focus RS de 350 CV, en el que los modos de conducción seleccionables se acompañan de diversos repartos de par entre el eje delantero y trasero. Y también cuenta con diversos dispositivos útiles para terreno accidentado el gran pick-up Ranger, animado por un motor 2.2 TDCi de 160 CV. En el otro extremo del enfoque, la tracción AWD Inteligente de los Mondeo, S-Max y Galaxy (sólo con motores 2.0 TDCi de 150 y 180 CV) ofrece tracción delantera en la mayoría de las ocasiones. Sólo cuando se detecta la falta de adherencia en las ruedas delanteras se pone en juego el paso de par motor al eje trasero. Es un enfoque securizante para condiciones de piso resbaladizo, especialmente sobre nieve/hielo, y resulta sencillo y eficaz, pero no cambia la dinámica de comportamiento en condiciones normales de agarre. Además del lógico sobreprecio de estas versiones, también se da un incremento de peso cercano a los 100 kg y un ligero aumento de consumo de combustible; 0,4 l/100 km en el consumo medio homologado. Los Kuga y Edge también disfrutaron de este tipo de AWD Inteligente.



Porque un vehículo conectado es seguro, limpio y confortable



Una movilidad eficiente, segura, y confortable es el sello de Bosch como experto en conectividad cuando se trata de desarrollar soluciones para los vehículos. Todos los sistemas se complementan perfectamente para reducir el consumo, ayudar a prevenir los accidentes y mejorar la información para el conductor. Para conseguirlo, Bosch diseña innovadores sistemas de propulsión y de asistencia a la conducción que se conectan de manera inteligente para adaptarse a cada vehículo.

www.bosch-mobility-solutions.com



BOSCH

Innovación para tu vida



KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 185 ★★★★★

Con todos los argumentos, *por Juan Carlos Payo*

MOTOR: delantero cuatro cilindros en línea con turbo, 1.995 cc (84x90 mm). Inyección directa Diesel, 185 CV y 40,8 mkg. **TRANSMISIÓN:** manual de 6 relaciones o automática de 6. Tracción delantera o total. **BASTIDOR:** Suspensión McPherson delante y multibrazo detrás. **NEUMÁTICOS:** 245/45 R19 en acabado GT Line. **COTAS:** Longitud: 4.480 mm; **ANCHURA:** 1.855 mm; **ALTURA:** 1.635 mm; **BATALLA:** 2.670 mm. **A LA VENTA:** marzo 2016

Un SUV sin fisuras, un SUV que gana en puesta en escena, un SUV con el equipamiento de seguridad y confort al nivel de los mejores, un SUV con una calidades y ajustes interiores que dejan viejo, muy viejo al anterior Sportage... Estos son los principales argumentos para un SUV que se renueva desde el éxito comercial de la generación saliente y que comienza su comercialización en marzo, aunque coincidirá durante todo este año con el Sportage saliente

que se seguirá vendiendo a un precio más barato para aquellos que quieran una opción de SUV menos refinado que el nuevo Sportage. En materia dinámica, el Kia Sportage 2016 aporta más aplomo a su volante, con una dirección muy mejorada, mucho más precisa... Igual sucede con el cambio manual, ahora mucho más agradable. Pero sobre todo nos quedamos con el silencio de marcha logrado, sobre todo en las versiones gasolina. En materia mecánica, dos motores

de gasolina, el 1.6 atmosférico 132 CV y el nuevo 1.6 turbo con 177 CV y tres Diesel, un 1.7 CRDi de 117 CV y dos 2.0 CRDi con 136 y 184 CV, combinados con un cambio manual de seis relaciones y otro de doble embrague y siete relaciones o uno automático de seis. En su interior, salpicadero más moderno, muy verticalizado, con un diseño muy atractivo. Detrás buenas cotas para los ocupantes y un buen maletero... Como decíamos al principio, un producto sin fisuras.

TOYOTA RAV4 HYBRID AWD ★★★★★

Herencia Prius, *nos cuenta Lorenzo Alcocer*

MOTOR TÉRMICO: Delantero transversal de 4 cilindros, 2.494 cc (90,0x98,0 mm), inyección indirecta de gasolina, distribución variable en admisión, 155 CV y 21,4 mkg. **MOTORES ELÉCTRICOS:** Dos. Uno delantero trasversal, de tipo síncrono de imán permanente, 143 CV y 27,6 mkg. Otro trasero transversal, de tipo síncrono de imán permanente, 68 CV y 14,2 mkg. **POTENCIA MÁXIMA COMBINADA:** 197 CV. **BATERÍA:** De hidruro de níquel y 1,6 kWh de capacidad. Posición central. **TRANSMISIÓN:** Automática por engranaje planetario. Modo secuencial con 6 velocidades virtuales. Tracción delantera e integral momentánea. **BASTIDOR:** Suspensión McPherson delante y dobles triángulos detrás. **FRENOS:** Por inversión de los motores eléctricos y sistema hidráulico convencional, con discos ventilados (296 mm de Ø delante) y macizos (281 mm de Ø detrás). **NEUMÁTICOS:** 225/65 R17 ó 235/55 R18. **COTAS:** Longitud: 4.605 mm; **ANCHURA:** 1.845 mm; **ALTURA:** 1.675 mm; **BATALLA:** 2.660 mm. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima, 180 km/h. 8,3 seg. de 0 a 100 km/h. **CONSUMO COMBINADO:** 5,0 l/100 km. **A LA VENTA:** Abril 2016. Precio no comunicado.

El RAV4 Hybrid se aprovecha de todo el desarrollo hecho y expuesto ya en el Lexus NX. De hecho, RAV4 y NX son técnicamente el mismo coche. Comparten mecánica y plataforma y de alguna manera, el RAV4 parece beneficiarse de ciertos estándares de Lexus por su refinado rodar. Como en el NX, hay dos versiones del RAV4 Hybrid: tracción delantera y AWD. Ambos suman una potencia combinada de 197 CV. El primero combina el motor térmico de gasolina con uno eléctrico y el segundo, con dos motores eléctricos. El segundo motor eléctrico se ubica en el eje trasero y de esta manera su empuje sirve para otorgarle esa

capacidad de 4x4 en según qué circunstancias. En concreto, en el mismo inicio de la marcha, a máxima aceleración, en fuertes pendientes o si el sistema detecta una pérdida de motricidad en el tren delantero.

Sin duda, en ciudad el RAV4 resulta un SUV sobresaliente por su agrado de conducción y eficiencia energética. La posibilidad de rodar a baja velocidad en eléctrico y aprovechar las situaciones favorables para intentarlo, te recompensa con consumos propios de un utilitario Diesel. En carretera y teniendo en cuenta su potencia, sus consumos reales se equiparan a los de un SUV Diesel equivalente.





NUEVO VOLVO XC90

El Nuevo Volvo XC90 rompe con todo lo anterior, es una innovación en nuestros diseños. Consigue la máxima potencia con sus motores Drive- E, descubre los increíbles avances en conectividad con el Sistema Sensus Connect, experimenta su gran amplitud interior con los 7 asientos distribuidos en 3 filas y siente la tranquilidad con toda la seguridad que te aportan los Sistemas Intellisafe; en definitiva, vive con nosotros un nuevo comienzo.



MADE BY SWEDEN
VOLVOCARS.ES



Clásico de vanguardia

**A LA ÚLTIMA EN EL PLANO TÉCNICO Y RENOVADO EN
TODOS LOS ASPECTOS.** La cuarta generación del Mazda MX-5
conserva, no obstante, la filosofía y el encanto del modelo original. Es,
por tanto, un clásico del siglo XXI, un deportivo con mayúsculas con
el que la diversión está asegurada.

TEXTO: Juan Collin **FOTOS:** Helsing





El MX-5 permite disfrutar a tope de la conducción deportiva al estilo clásico

Los asientos opcionales Recaro son muy recomendables ya que sujetan bien y además son cómodos.



El puesto de conducción ofrece una configuración perfecta si no eres muy alto. El volante queda en posición muy vertical, mientras que el pedalier permite realizar con total facilidad el punta-tacón.



Como ha sido siempre en los MX-5, el sistema de apertura y cierre de la capota es manual, pero afortunadamente el accionamiento es muy sencillo.



E

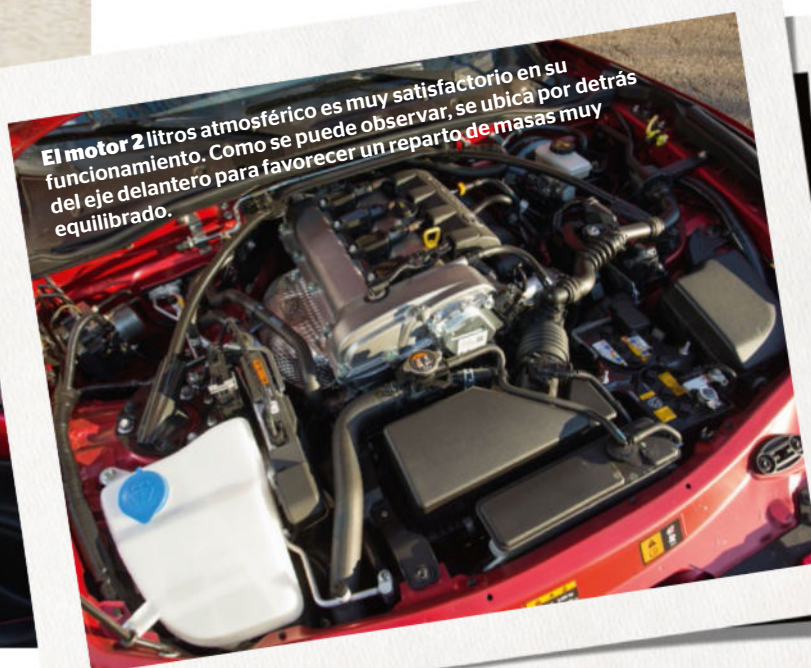
n 1989 Mazda sorprendía a los aficionados con la puesta en escena del MX-5, un roadster de configuración mecánica clásica —motor delantero y propulsión trasera—, inspirado en los descapotables ingleses y que a muchos nos recordaba por diseño, concepción y planteamiento, al mítico Lotus Elan de los años 60. Desde entonces, el MX-5 se ha convertido en un auténtico icono, un auténtico superventas que el éxito le ha perseguido generación tras generación.

La cuarta entrega que acaba de llegar a los concesionarios, se mantiene fiel al concepto original, si bien se trata de un coche completamente nuevo y son muchos los avances que ofrece a todos los niveles, como se podrá ir comprobando a lo largo de estas líneas.

Aunque el MX-5 de 131 CV es muy satisfactorio y más que suficiente para la mayoría, si bien para la ocasión hemos escogido la variante más deportiva equipada con el motor 2 litros de 160 CV en su versión Luxury Pack Sport que además añade amortiguadores Bilstein de tarado más enérgico, diferencial autoblocante y asientos Recaro entre otros.

Lo primero que llama la atención del nuevo MX-5 es el diseño de la carrocería. Aunque mantiene el mismo planteamiento, rompe un poco con el pasado para ofrecer unas formas más modernas y futuristas, con un resultado que, como hemos podido comprobar, resulta muy del agrado del público en general. Es, sin duda, un coche que gusta y que entra muy bien por los ojos.

El habitáculo mantiene unas dimensiones bastante justas y los que midan por encima de 1,85 lo encontrarán demasiado angosto y probablemente tocarán con la cabeza con la lona de la capota. Lo que sí ha mejorado notablemente es la calidad de realización y el equipamiento, completísimo y a la última en materia de seguridad; entre otros incluye sistemas de mantenimiento de carril, alerta de tráfico trasero, arco antivuelco, etc. El nuevo MX-5 también dispone de una práctica pantalla multifunción con navegador GPS. La dotación en esta versión es completísima y lo único que se echa de menos es que la capota de lona no pueda ser de accionamiento eléctrico, si bien es verdad que el sistema manual es sencillo y muy rápido. Otra cosa es el ajuste, que no se puede calificar de perfecto y a velocidades elevadas, aunque no se aprecian entradas de aire importantes, la sonoridad es muy elevada. De momento, el hard top no se ofrece ni siquiera en opción.



El motor 2 litros atmosférico es muy satisfactorio en su funcionamiento. Como se puede observar, se ubica por detrás del eje delantero para favorecer un reparto de masas muy equilibrado.





Una vez a los mandos, lo primero que gusta del coche es la excelente postura que ofrece el puesto de conducción. El volante queda en una posición muy vertical, las piernas van muy estiradas y la ubicación de los mandos es simplemente perfecta. El pedalier permite además realizar a la perfección la maniobra punta-tacón, mientras que palanca de cambios ofrece un manejo muy preciso y las inserciones se realizan a golpe de muñeca. Los asientos Recaro opcionales, son muy recomendables ya que además de cómodos, sujetan bien.

Las sensaciones que transmite el coche son muy buenas desde el principio. El motor 2 litros de inyección directa tiene un tacto muy bueno, es suave en su funcionamiento y responde muy bien a bajo y medio régimen, estirándose con mucha facilidad en la parte alta del cuentavueeltas, si bien es verdad que se acaba antes de lo previsto y corta el encendido justo en el límite de las 6.800 rpm.

Los 160 CV que ofrece el moderno y refinado cuatro cilindros de inyección directa dan mucho de sí y gracias a un peso ajustadísimo y que en orden de marcha que apenas supera los 1.070 kg, este biplaza consigue acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 7 sg, recorrer 400 metros en menos de 15 sg y los 1.000 metros de aceleración en 27,69 sg. No está nada mal y no menos llamativos son los consumos de carburante que consigue el afinado cuatro cilindros, que en carretera se sitúa por debajo de los 5,5 litros y conste que no estamos hablando de un turbodiesel.

Se trata, por tanto, de un coche ideal para conducir a diario. Gasta menos que un mechero, es muy ágil, manejable y además se disfruta cada minuto que se pasa a los mandos.

En ciudad es una verdadera gozada, se desenvuelve con una facilidad sorprendente en el tráfico y es muy gratificante, sobre todo cuando se rueda a cielo descubierto, algo que se puede hacer mientras no llueva gracias a una climatización muy potente y a los asientos calefactables.

Con la capota cerrada es muy ruidoso a alta velocidad y esto puede ser un handicap muy a tener en cuenta en viajes de largo recorrido; no es un coche especialmente apropiado para estos menesteres, ya que además el espacio para equipaje es muy limitado. Eso sí, el MX-5 con el motor 2 litros de 160 CV es un coche rápido, bastante eficaz y muy excitante a la hora de conducir, especialmente en los trazados más sinuosos. Ligero, manejable y con la potencia necesaria, este roadster de motor delantero y propulsión trasera dotado de diferencial autoblocante y suspensión deportiva, se convierte en uno de los automóviles más divertidos que ofrece el mercado por menos de 30.000 €.

Mientras no llueva, el MX-5 hay que conducirlo siempre a cielo descubierto

MAZDA MX-5 2.0i LUXURY

PRECIO: **30.600 €**

ACELERACIÓN: (0-100 km/h)
6,95 s

FRENADA (140-0 km/h):
75,3m

NUESTRAS MEDICIONES

CONDICIONES DE LA PRUEBA.

Km. al inicio: 3.095; Temperatura: 9 °C; Presión atmosférica: 934 mbar; Neumático del.-tras.: Pirelli PZero 205/45 ZR17; Presión del.-tras.: -

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 6,95 s / 73,8 m
0-200 km/h: s / m
0-400 m: 14,96 s
0-1000 m: 27,69 s / 214,4 km/h

FRENADA

140-0 km/h: 75,3 m / 10,05 m/s/s

FRENADA ASIMÉTRICA

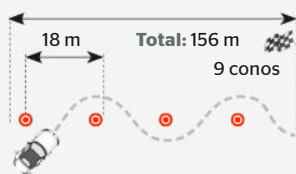
80-0 km/h: --

(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM

Mejor tiempo: 8,59 s

Velocidad media: 65,4 km/h



SONORIDAD

Ralentí: 50,4dB
120 km/h: 80 dBA
140 km/h: 82 dBA
160 km/h: 86,2 dBA
Índice de articulación

(Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja)

120 km/h: 28 %

140 km/h: 22 %

160 km/h: 9 %

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h (marcha)

20 a 70: en 2ª 3,99 s

70 a 120: en 2ª 5,59 s

20 a 120: en 2ª 9,58 s

80 a 120: en 6ª 11,03 s

CONSUMOS (l/100 km)

Urbano: 6,94

Carretera: 5,48

Medio: 6,06

Máximo en la prueba: 14,5

Autonomía media: 740 km

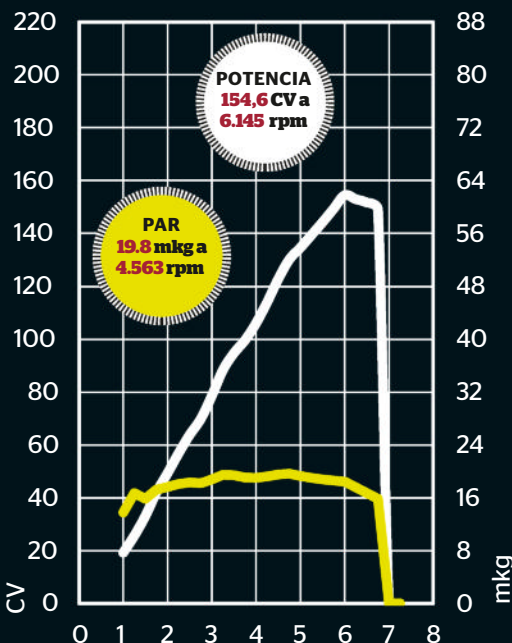
POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 154,6 CV a 6.145 rpm

Par máximo: 19,8 mkg a 4.563 rpm

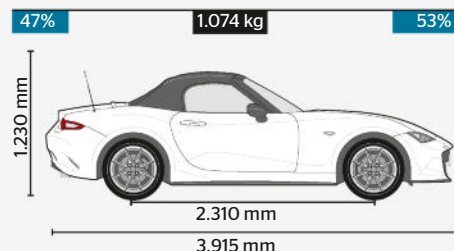
Régimen máximo: 6750 rpm

Relación peso/potencia: 6,94 kg/CV



En el banco de rodillos el motor se ha quedado por debajo de las cifras de potencia y par máximo, pero como se puede comprobar por la forma de las curvas, su rendimiento es muy constante y lineal. A los mandos, su funcionamiento es muy satisfactorio.

DIMENSIONES Y PESO



DATOS OFICIALES

MOTOR

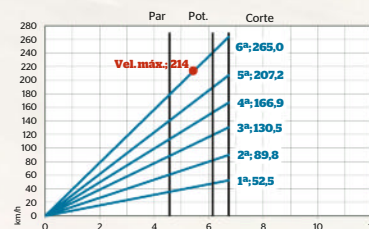
Disposición: Delantero transversal, 4 en línea; Cilindrada: 1.998 cm³ (83,5x91,2 mm); Alimentación: Inyección directa de gasolina; Compresión: 13:1; Potencia máxima: 160 CV a 6.000 rpm; Par máximo: 20,40 mkg a 4.600 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción trasera. Cambio manual de 6 velocidades. Diferencial autobloqueante.

DESARROLLOS DE CAMBIO

1ª 7,8; 2ª 13,2; 3ª 19,4; 4ª 24,8; 5ª 30,8; 6ª 39,4 km/h.



BASTIDOR

Suspensión delantera: triángulos superpuestos; Suspensión trasera: multibrazo; Estabilizadora del./tras.: 22,5/11 mm de Ø; Dirección: Cremallera con asistencia eléctrica. diámetro de giro: 10,4 m; Frenos: discos ventilados delante, macizos detrás (280/280 mm) de Ø; Neumáticos: Bridgestone Potenza 205/45R17Y; Presión neumáticos: 2,4/2,4 bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 214 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h: 7,3 s

Consumos homologados: 8,7/5,4/6,6 l/100 km

CO₂: 157 g/km

COTAS

Ancho: 1.735 mm

Vías: 1.495 / 1.505 mm

Peso: 1.015 kg

Capacidad maletero: 130 litros

LO MEJOR



Acelera muy bien para la potencia que tiene. Excelente relación peso/potencia.

LO PEOR



El ajuste de la capota es mejorable y a alta velocidad, aunque no se aprecian entradas de aire, es bastante ruidoso.

CON LOS DATOS EN LA MANO

El rendimiento del motor es muy satisfactorio, potente, elástico, ofrece consumos de récord. El cambio es muy preciso, rápido de accionar y cuenta con unas relaciones muy bien calculadas. Gracias a su ligereza, las prestaciones son muy brillantes para los 160 CV que declara el motor. Los frenos tienen buen tacto y son resistentes. Lo peor, la sonoridad, resultando por ello bastante incómodo en viajes de largo recorrido.

NUESTRA VALORACIÓN

	1	2	3	4	5
Motor					
Cambio					
Aceleración					
Adelantamiento					
Sonoridad					
Frenos					
Consumo					



El nuevo MX-5 conserva la imagen y el estilo de siempre, pero sus formas son bastante modernas y vanguardistas.

Y es que además de ser un coche muy ligero, el MX-5 también monta el motor por detrás del eje delantero, lo que condiciona un reparto de pesos muy equilibrado que ronda el 50% entre trenes. Si se tiene en cuenta además que las suspensiones son muy refinadas, multibrazo la trasera y de triángulos superpuestos la delantera, no es de extrañar que la dirección ofrezca una rapidez y precisión de trayectoria fuera de lo común. El coche se lo cree todo y va siempre por donde uno quiere, lo que condiciona un comportamiento sumamente obediente en cualquier circunstancia.

Como se puede imaginar, el tren trasero de este roadster cobra especial protagonismo en la conducción; el coche permite una velocidad de paso por curva muy elevada, avisando al límite con un ligero deslizamiento de la zaga que el control de estabilidad se encarga de neutralizar. El sistema es no obstante, bastante permisivo, quizás demasiado con suelo mojado, por lo que en estas circunstancias conviene extremar la precaución. Las ayudas a la conducción se pueden además desconectar totalmente, lo que permite disfrutar sin limitaciones de la conducción deportiva al estilo clásico. En curva rápida puede ser algo delicado si se apura al máximo, entre otras cosas porque los muelles de la suspensión son un poco blandos y el balanceo un tanto acusado, pero en los giros más lentos con el MX-5 se puede disfrutar de lo lindo de la conducción deportiva al estilo clásico. La trasera se insinúa con facilidad, lo que permite redondear los virajes gracias a la acción del autoblocante, aunque no conviene provocarle demasiado, ya que el coche tiene una distancia entre ejes bastante corta y sus reacciones son bastante rápidas. Hay que estar bastante atento a la hora de hacer el contravolante y dosificar bien con el pedal del gas para no terminar mirando en dirección opuesta a la marcha.

El MX-5 es un coche de los que ya casi no quedan. Un clásico del siglo XXI



PISTA DE PRUEBAS AUTOMÓVIL

VELOCIDAD MÁXIMA 145,5 km/h FRENADA -10,2 m/s²

Circuito de Handling

Longitud: 1.764 km
Presión atmosférica: 935 hpa
Temperatura ambiente: 9° C
Temperatura del asfalto: 11° C
Velocidad del viento: 28 m/s

Velocidad : 119,2 km/h

Velocidad : 113,6 km/h

Aceleración lateral: 1,10 g

VUELTA RÁPIDA
1'15"62

VUELTA RÁPIDA IDEAL
(Sumando los mejores tramos de tres vueltas cronometradas)

1'15"24

Velocidad máx.: 145,4 km/h
Frenada: -10,2 m/s²

Velocidad : 110,6 km/h

TIEMPOS

Tramo 1 8,53 s
Tramo 2 9,23 s
Tramo 3 3,62 s
Tramo 4 26,22 s
Tramo 5 28,02 s



En la prueba de slalom el MX-5 resulta un tanto nervioso, exige mucha concentración e hilar muy fino. El tren delantero es muy obediente y preciso, mientras que el trasero es bastante inquieto en este ejercicio, lo que obliga a emplear la marcha más larga posible y tratar con mimo el pedal del gas. El tiempo obtenido es bueno, sin más. Problemas con el riego de la pista, nos han impedido en esta ocasión realizar la prueba de frenada asimétrica.

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

Pos.	Modelo	Tiempo	Fecha
238	Infiniti G37 Coupé S	05/2010	1'15"39
239	Volkswagen Golf GTE	09/2015	1'15"51
240	Honda Civic Type R	03/2010	1'15"55
241	Mazda MX-5 2.0i Luxury	02/2016	1'15"62
242	Seat León SC FR 1.8 TSI	12/2014	1'15"65
243	Citroën DS3 1.6 THP	06/2010	1'15"68
244	Hyundai Génesis Coupé 2.0T	02/2012	1'15"70

En el circuito el MX-5 se disfruta muchísimo. Su conducción al límite es, no obstante, bastante exigente, el tren trasero se insinúa bastante, resultando muy divertido en la parte más ratonera del trazado, pero en los giros más veloces conviene estar atento y no forzar en exceso la trayectoria. Uno no se cansa de dar vueltas y el coche parece no inmutarse del esfuerzo.



El cambio de seis marchas es rápido, muy preciso en su manejo y las relaciones están bien calculadas.



El MX-5 consigue prestaciones brillantes, se ha comportado muy bien en las pruebas que se realizan en el INTA. Además, lo hemos pasado en grande.



A los mandos, desde luego, la diversión está asegurada. El MX-5 es uno de esos coches que ya no quedan, un deportivo de la vieja escuela que permite disfrutar de la conducción deportiva al estilo clásico. Puestos a buscar sensaciones parecidas y por un precio similar, el único modelo que se me viene a la cabeza es el Toyota GT86 y su primo hermano el Subaru BRZ. No es un roadster, pero el coupé nipón ofrece idéntica configuración mecánica y si bien cuenta con 40 CV más, también es en torno a 175 kg más pesado. Algo más progresivo al límite gracias a su mayor distancia entre ejes, con el GT86 obtuvimos en su día unas prestaciones prácticamente calcadas y un tiempo en nuestro circuito del Inta dos décimas más lento.

Por lo que cuesta el MX-5 que ilustra estas páginas hay mucho donde elegir, pero por este precio es difícil encontrar un deportivo para todos los días que aporte tanta satisfacción a los mandos. Un capricho, que particularmente me encantaría tener en el garaje. 🇪🇸

Conclusión

Este biplaza de configuración mecánica clásica, es un coche capaz de cautivar a cualquier aficionado. Ligero, manejable y con un tacto muy deportivo, se puede disfrutar tanto conduciéndolo a diario, como especialmente en carreteras de montaña con muchas curvas, incluso rodando en circuito en jornadas de track day. En viajes de largo recorrido puede resultar incómodo.

	1	2	3	4	5
Carretera					
Circuito					
Para todos los días					
¿Me lo compro?					



El GT4 *abierto*



EXCLUSIVIDAD Y DIVERSIÓN.

En Porsche, Spyder es sinónimo de deportividad, no de coche descapotable o lúdico. Su particular capota de lona es una anécdota en un biplaza donde las sensaciones se multiplican y sus cualidades dinámicas rozan la perfección emulando al Cayman GT4.

TEXTO: Juan Ignacio Eguiara. **FOTOS:** Mikael Helsing.



Spyder

Una de las mejores cualidades del Spyder es su cambio manual. Resulta delicioso de manejar y sin duda multiplica las sensaciones deportivas.



Tras la enorme tapa del maletero se guarda manualmente la capota de lona. El proceso es laborioso, pero el objetivo era ahorrar el mayor peso posible.



H

ace unos meses estuvimos analizando el Cayman GT4 en el circuito de Motorland y nos emborrachamos en halagos. Ha sido uno de los mejores Porsche que he tenido la ocasión de probar e intenté transmitirlo. Pues bien, el Boxster Spyder viene a ser un GT4 camuflado de roadster un tanto lúdico. Así que a nadie le extrañará si ya adelanto que a partir de aquí vais a leer piropo tras piropo. Sobre todo de la parte que más nos interesa en AUTOMÓVIL, que es la deportividad pura y dura. Desde luego que los descapotables también nos gustan y los coches cuyo único fin es lúdico pues también los sabemos reconocer. Pero en este caso la condición de biplaza con capota de lona es más bien una anécdota. Porque ante lo que estamos realmente es frente a uno de los mejores deportivos del momento.

Y es que en Porsche han instalado prácticamente la misma mecánica que en el GT4, pero un poco descafeinada para que no le hiciese sombra tan descaradamente. El motor boxer de 6 cilindros con 3,8 litros procede también del 911 Carrera S (hablamos de la generación anterior, la atmosférica) con 375 CV, en lugar de los 385 CV que anuncia el GT4. Pero la realidad es que nos ha dado realmente más de 380 CV, por lo que no se ha quedado muy lejos de lo que nos ofreció la versión del Cayman.

Los que sí es igual es el cambio de seis marchas, de relación cerrada, sobre todo a partir de la 2ª —porque el salto entre 1ª y 2ª es muy alto—, con la 6ª corta para sacar todo el provecho a la mecánica atmosférica y con gran capacidad para subir de vueltas. Aunque en este caso, la potencia máxima la ha conseguido a menos vueltas de lo esperado, lo que demuestra la buena elasticidad. De hecho ha dado más par que el GT4.

El bastidor también tiene algunas pequeñas diferencias, como una amortiguación no tan enérgica (apenas unos Kg/cm² menos), estabilizadora trasera más delgada y unos discos de freno de acero bastante más pequeños (pasa de los 380 mm de diámetro del GT4 a los 340/330). Eso sí, también puede montar en opción los cerámicos, que no recomiendo porque no le hacen falta.

Tampoco monta el Spyder el enorme alerón de su hermano Cayman, lo que le quita apoyo en la zaga a altas velocidades. En nuestro circuito se notaba como se descolgaba mucho más que su hermano de carrocería cerrada en alguna curva, pero se debía más a un poco menos de goma en el tren trasero (285/35 frente a 295/30) y a una estabilizadora menos gruesa.

Donde sale ganando el Spyder es en el peso. El uso de un techo de lona muy simple, con la luneta de plástico sin calefactar, y una tapa de maletero de aluminio permiten este milagro. Y es que la tapa trasera es enorme y requiere de una cinemática compleja para alojar el techo de lona. Todo este proceso es manual y requiere de un protocolo largo. Desde luego con el Spyder no es para estar poniendo y quitando el techo constantemente.

La condición de biplaza con capota de lona es más bien una anécdota

PORSCHE BOXSTER SPYDER

PRECIO: **92.442 €**

ACELERACIÓN: (0-100 km/h)
4,79 s

FRENADA (140-0 km/h):
67,4 m

NUESTRAS MEDICIONES

CONDICIONES DE LA PRUEBA.

Km. al inicio: 2.337. Temperatura: 14 °C. Presión atmosférica: 957 mbar. Neumáticos: Pirelli PZero. Presión del./tras.: 2,1/2,1 kg/cm²

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 4,79 s / 74,0 m
0-200 km/h: --
0-400 m: 12,81 s
0-1.000 m: 23,01 s / 234,7 km/h

FRENADA

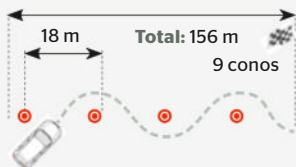
140-0 km/h: 67,4 m / 3,45 s

FRENADA ASIMÉTRICA

80-0 km/h: --
(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM

Mejor tiempo: 8,05 s
Velocidad media: 69,8 km/h



SONORIDAD

Ralenti: 63,4 dBA
120 km/h: 76,9 dBA
140 km/h: 79,7 dBA
160 km/h: 82,6 dBA
Índice de articulación
(Calidad de comunicación entre ocupantes:
100% óptima, menor de 45% baja)
120 km/h: 33%
140 km/h: 22%
160 km/h: 12%

ADELANTAMIENTO

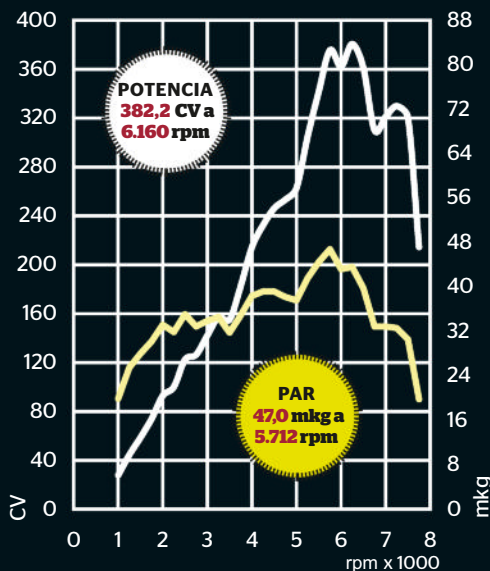
Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: 3,73 s en 2ª
70 a 120: 3,25 s en 2ª
20 a 120: 6,98 s en 2ª
80 a 120: 7,24 s en 6ª

CONSUMOS (l/100 km)

Urbano: --
Carretera: --
Medio: 10,5
Máximo en la prueba: 18
Autonomía media: 514 km

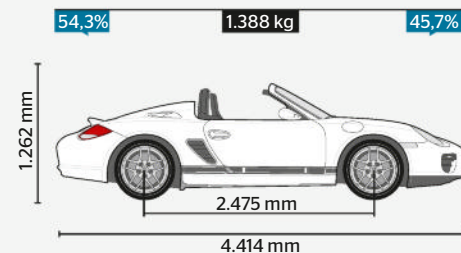
POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 382,2 CV a 6.160 rpm
Par máximo: 47,0 mkg a 5.712 rpm
Régimen máximo: 7.650 rpm
Relación peso/potencia: 3,63 kg/CV



El motor supera las cifras oficiales holgadamente, pero lo mejor es que lo hace a mucho menos régimen del esperado. Eso demuestra su elasticidad. **A partir de 6.500 no merece la pena seguir estirando**, aunque llega hasta las 7.650 rpm.

DIMENSIONES Y PESO



DATOS OFICIALES

MOTOR

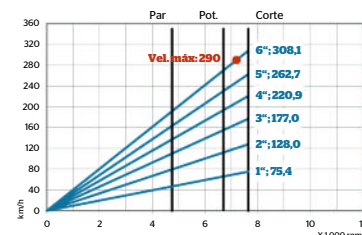
Disposición: Central trasero longitudinal, de 6 cilindros tipo boxer. Cilindrada: 3.800 cc (102,0 x 77,5 mm). Alimentación: Inyección directa gasolina; **distribución variable Variocam Plus. Compresión:** 12,5:1. Potencia máxima: 375 CV a 6.700 rpm. Par máximo: 42,8 mkg entre 4.750 y 6.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Propulsión trasera con cambio manual de seis relaciones y diferencial autoblocante.

DESARROLLOS DE CAMBIO

1ª 9,85; 2ª 16,73; 3ª 23,14; 4ª 28,87; 5ª 34,34; 6ª 40,27 km/h.



Desarrollos perfectos: entre 2ª y 6ª una relación muy cerrada. Más cerrada cuanto más subimos de marcha. Y la vel. máx. en 6ª casi en el corte.

BASTIDOR

Suspensión: delantera y trasera independiente tipo McPherson con brazos longitudinales, transversales y estabilizadora (21/18 mm). Dirección: Cremallera de asistencia eléctrica. Frenos: Discos ventilados de 340/330 mm. Neumáticos: 235/35 ZR20 delante y 265/35 ZR20 detrás. Presiones de neumáticos: 2,1/2,1 bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 290 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 4,5 s.
Consumos homologados: 14,2/7,5/9,9 l/100 km

COTAS

Ancho: 1.801 mm
Vías: 1.526/1.540 mm
Peso: 1.315 kg

LO MEJOR



La potencia y elasticidad del motor, la frenada y el contenido peso.

LO PEOR



La sonoridad es muy alta en el habitáculo y no logra las aceleraciones oficiales.

CON LOS DATOS EN LA MANO

EPracticamente todo lo que se puede hablar del Boxster Spyder es bueno. El conjunto motor y cambio, junto con un contenido peso, permiten unas fantásticas prestaciones y sensaciones dinámicas. **La sonoridad es evidente que tiene que ser mala por su particular techo de lona.** Y, como casi siempre en un Porsche, la frenada es espectacular. Pero lo que más me gusta es el cambio manual de seis relaciones cortas.

NUESTRA VALORACIÓN

	1	2	3	4	5
Motor					
Cambio					
Aceleración					
Adelantamiento					
Sonoridad					
Frenos					
Consumo					



Para aligerar al máximo el coche se prescinde de elementos con las manillas de apertura de puertas y se montan cintas rojas. Ese color preside el interior del Spyder en los bordados de los espléndidos baquet o los cinturones de seguridad.

La instrumentación es la clásica de este modelo, con toda la información que se necesita. Los baquet son un ejemplo de sujeción y comodidad.



El techo de lona y una tapa de maletero de aluminio permiten el milagro del peso

Es un producto más bien destinado a un clima benigno donde estar siempre con el techo abierto. Porque es así, además, donde demuestra toda su belleza. Porque un Spyder está diseñado para ir siempre abierto. La capota de lona es una necesidad, una obligación, más bien, que requiere el mercado. Porque prueba de que no está pensado para ir con ella puesta es que ofrece demasiada rumorosidad. Y es que, como hemos dicho antes, esa simpleza de la capota y el empleo del aluminio, permiten aligerar al máximo al Boxster, de manera que ha sido 40 kg más ligero que el GT4, a pesar de que nuestra unidad contaba con el equipo de sonido que en principio no lleva para ahorrar peso.

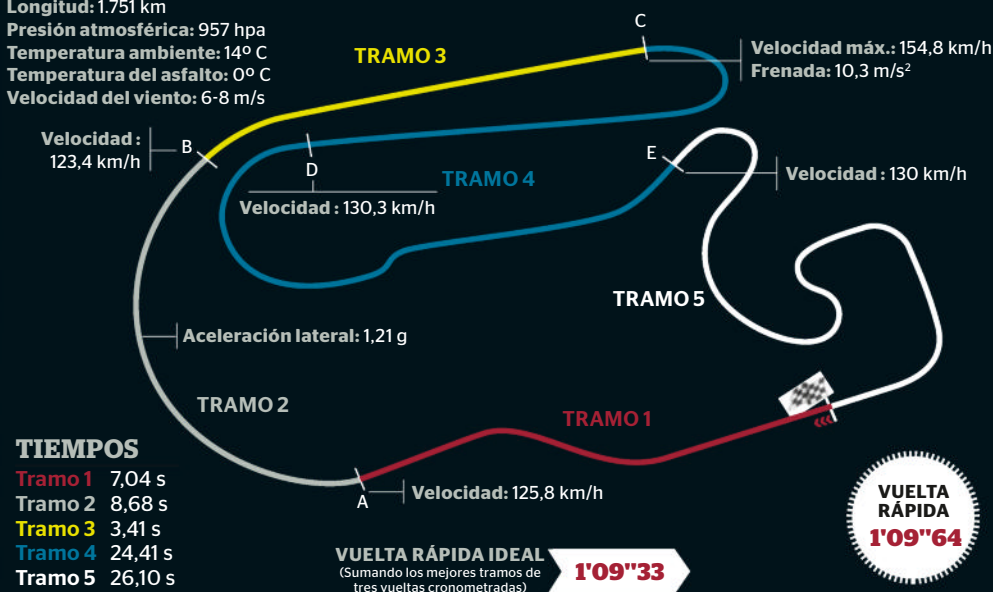
Esa ligereza no la ha sabido transformar en mejores tiempos de aceleración, a pesar de que cuenta con una relación peso/potencia más favorable que el GT4. Y es que la motricidad y la puesta a punto del Cayman es mucho mejor. Pero no le quitamos mérito a los tiempos del Spyder, porque es uno de los mejores roadster del mercado, en cuanto a prestaciones se refiere. Y parte del mérito hay que dárselo a la caja de cambios, que ofrece una relación cerrada en las marchas superiores. Para

PISTA DE PRUEBAS AUTOMÓVIL

VELOCIDAD MÁXIMA **154,8 km/h** FRENADA **-10,3 m/s²**

Circuito de Handling

Longitud: 1.751 km
Presión atmosférica: 957 hpa
Temperatura ambiente: 14° C
Temperatura del asfalto: 0° C
Velocidad del viento: 6-8 m/s



TIEMPOS

Tramo 1 7,04 s
Tramo 2 8,68 s
Tramo 3 3,41 s
Tramo 4 24,41 s
Tramo 5 26,10 s



El cambio manual ofrece un manejo delicioso, aunque por los desarrollos de la 2ª y 3ª casi no hay que cambiar de marchas muchas veces. Gran parte del circuito se puede hacer en 2ª ya que el motor estira mucho y no merece la pena cambiar. La motricidad excelente: se puede dar gas a fondo saliendo de las lentas sin problemas. Solo se desguella la zaga por inercia, como por ejemplo en el curvón de izquierdas del Tramo 4. Ahí se pierde un poco de tiempo.

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

Pos.	Modelo	Fecha	Tiempo
16	Porsche 911 Turbo	05/2009	1'09''60
17	Audi R8 LMX	09/2015	1'09''63
18	Porsche Boxster Spyder	01/2016	1'09''64
19	Nissan GT-R	10/2012	1'09''67
20	Audi R8 V10	08/2009	1'09''82

La Frenada Asimétrica no la pudimos realizar, pero la frenada en seco con 67,4 metros de 140 km/h a 0 es de las mejores. Y en el Slalom demostró su fabulosa agilidad, rozando la barrera de los 8 segundos. Le faltaba un poco más de aplomo en la zaga para que no se descolgara tanto en el último cono.





Es uno de los mejores roadster en cuanto a prestaciones se refiere

nuestra pista la 2ª era suficientemente larga como para hacer gran parte del trazado en dicha relación (creo que ha sido el coche que más tiempo ha pasado en 2ª en este circuito). Y es que el motor es capaz de estirar hasta las 7.650 rpm, lo que en muchos puntos te hacía dudar si pasar a 3ª o dejar la 2ª. De todas formas, aunque es un seis cilindros de alto régimen, en esta ocasión la potencia máxima la ha dado a menos vueltas de las oficiales y menos que en su día el GT4. Además el par ha sido muy superior a lo anunciado. Esto demuestra la elasticidad de este atmosférico que esta en vías de extinción.

Lo que es una delicia es el manejo del cambio. Manipular la palanca y saborear la precisión de cada movimiento es algo que no tiene precio. Por ello, aunque los PDK están muy bien, sigo pensando que para disfrutar de verdad hay que hacerlo con una caja manual. Frente a la del GT4 apenas hay diferencias. Quizás el pedal del embrague está un poco más suave.

Y prueba del buen funcionamiento del Spyder es que el tiempo en nuestra pista ha sido solo una décima peor que el GT4. Se percibe el coche ligero y ágil, y no se achanta en ningún tipo de curva. Solo el curvón de izquierdas del Tramo 4, con salida en pendiente, descolgaba la zaga más de lo deseado por inercia. Con un poco más de agarre en ese punto los tiempos mejorarían mucho. Aunque por aceleración, el tren trasero se mantenía en su sitio siempre, sin pérdidas de motricidad. Transmite mucha seguridad en todo tipo de curvas. Máxime ayudado por un equipo de frenos perfecto. Este es menos potente que su hermano GT4 y no se acerca a los impresionantes registros de éste, pero son muy efectivos y aguantan la fatiga muy bien.

Para refrendar nuestros registros, Porsche anuncia un tiempo en la pista de Nurburgring de 7:47, lo que supone solo 7 segundos más que el crono del GT4. No hay nada más que decir.

En resumen: yo sigo prefiriendo un Cayman GT4, pero este Boxster Spyder es un excelente sucedáneo. Porque le falta muy poco para alcanzar la pureza de la versión cerrada. Aunque en este caso cuenta con la virtud de disfrutar de un roadster y el placer que supone ir al aire escuchando el motor o poder pasear por un boulevard sin pretensiones deportivas. Aunque, vuelvo a repetir, este Spyder no está hecho para eso, está hecho para disfrutar de la deportividad al máximo nivel. 🇪🇸

Conclusión

Si me encantó el Cayman GT4, este Boxster Spyder es un sucedáneo que brilla a la misma altura. Su condición de Spyder a algunos les puede entusiasmar más y a otros menos, pero lo que está claro que es una pieza exclusiva y que transmite gratificantes sensaciones.

	1	2	3	4	5
Carretera					
Circuito					
Para todos los días					
¿Me lo compro?					

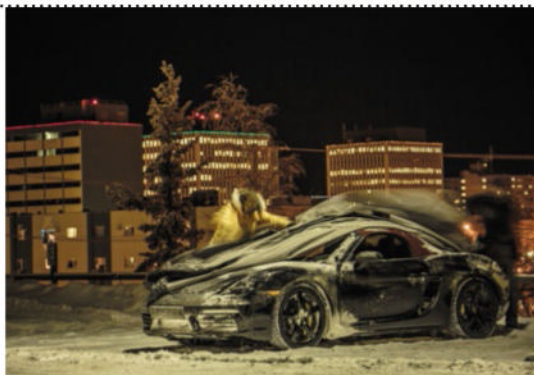
Turbitos

LA MODA TURBO YA NO ES UNA MODA. Porsche, una vez que ha pasado por el aro en el 911, ahora mete mano a sus «pequeños» Boxster y Cayman. A mediados de año llegarán con los propulsores de 4 cilindros sobrealimentados, pero AUTOMÓVIL ya los ha probado en unas condiciones complicadas. Aquí están nuestras conclusiones.

TEXTO: J.K. / J.I.Eguiara. **FOTOS:** J.S.







Una caravana de Porsche 718 Boxster recorre estos días unos 3.000 kilómetros a través del frío ártico para comprobar que todo funciona en condiciones extremas.

El nuevo propulsor de cuatro cilindros estará disponible con dos capacidades: un 2 litros con alrededor de 300 CV y un 2,5 que entregará unos 350 CV.



Parece mentira pero ya han pasado 20 años desde que tuve el privilegio de «bajar» a Sevilla a probar en primicia un flamante roadster que Porsche presentaba por vez primera, el Boxster. La próxima primavera llegará con una nueva denominación: 718 Boxster para el descapotable y 718 Cayman en el coupé que aparecerá el próximo junio. Pero, en esta ocasión, la novedad no está en el cambio de denominación, sino en la incorporación de un nuevo motor bóxer de cuatro cilindros y turbocompresor en lugar de los actuales de seis atmosféricos.

El nuevo propulsor de cuatro cilindros estará disponible con dos capacidades: un 2 litros con alrede-

dor de 300 CV y un 2,5 que entregará unos 350 CV (más adelante llegará una versión GTS con 385 CV). En el actual Porsche Boxster, el motor básico (2,7 litros) rinde 265 CV, mientras que el 3,5 litros alcanza 315 ó 330 CV y el más potente de 3,8 litros llega hasta 385 CV.

En su configuración básica, el nuevo 718 Boxster tendrá un consumo homologado medio de alrededor de un litro menos que el actual, que está en 7,9 l/100 km. Y eso a pesar de que tiene 35 CV más de potencia. El peso se mantiene casi igual respecto al modelo todavía a la venta: 1.315-1.400 kg dependiendo de motor y equipamiento.

Nuestra prueba se desarrolla en la parte norte de Canadá. Una caravana de Porsche 718 Boxster recorre estos días unos 3.000 kilómetros a través del frío ártico para comprobar que todo funciona en condiciones extremas. Matthias Hofstetter, director de proyecto y padre del nuevo motor cuatro cilindros, se sienta a nuestro lado. Con este nuevo propulsor Porsche rompe con la tradición de usar mecánicas de seis cilindros. «Inicialmente hubo protestas por parte del equipo pero nosotros nos dimos cuenta de que había una necesidad clara de reducir las emisiones de CO₂ de nuestra flota» dice Hofstetter. «Creo que hemos logrado un gran producto», remacha el técnico.

Vámonos que hace frío. Giramos la llave y el motor turbo de cuatro cilindros —en nuestro caso, el de 2,5 litros— cobra vida. Iniciamos la marcha. A los pocos kilómetros Hofstetter asiente satisfecho: «el sonido es el correcto, como debe sonar; no hay problemas a causa del frío». Y eso que el termómetro marca 11 grados bajo cero. El motor tiene un sonido peculiar: ronco, casi gutural, «parecido al de un Ca-



Otra nueva característica es una especie de botón «overboost» que permite la entrega de potencia extra... pero sólo durante 20 segundos.

rrera 356» dice Hofstetter. Aquel Porsche de finales de los 1940, hoy cotizado clásico, también montaba un motor bóxer cuatro cilindros.

Los cambios, tanto en el interior como en el exterior no son evidentes a primera vista. Pero tanto en el 718 Boxster como en el 718 Cayman, debido al nuevo motor turbo, han tenido que rediseñar la parte trasera y hacer espacio al complejo turbocompresor con turbina de geometría variable. Además, no había lugar para una refrigeración por aire directo —las tomas tendrían que ser demasiado grandes— de modo que se enfría por agua. Los nuevos paragolpes pasan casi desapercibidos.

Dentro, encontramos un nuevo panel de instrumentos con aireadores de diseño modificado —que permanecen tapados en las sesiones de fotos—, y un nuevo volante con el mando de los diferentes modos de conducción. Ahora que hemos dejado atrás la urbe los ponemos a prueba.

El motor nos da una buena impresión así que, fans de los Porsche seis cilindros: no lloraréis después de oír este cuatro cilindros. Se puede sentir, incluso desde el asiento del pasajero, que hay disponible más par. Este motor bóxer 2 litros de cuatro cilindros sube hasta las 7.500 rpm, pasa de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y tiene un par máximo de 350 Nm. En el caso del 2,5 litros, el 0 a 100 km/h tarda 5 segundos y hay un poco más de par: 400 Nm.

Más cambios. La potencia extra requiere modificaciones en los frenos, que tendrán discos de un poco más de diámetro tomados de las versiones básicas del 911. Gracias a una relación de dirección más directa en un diez por ciento del Boxster irá notablemente mejor para el tráfico diario, con 2,5 vueltas de volante entre topes.



El sonido del cuatro cilindros no es lo mismo que el actual de seis, pero es el precio de la evolución. Lo que sí necesita es más tomas de aire para alimentar el motor.

En los modos de conducción en carretera, el Normal, el 718 Boxster procesa los numerosos baches que notamos en la helada carretera muy suavemente. En los modos Sport y Sport +, como de costumbre en Porsche, se modifican las características de amortiguación y se hace más seca. Por su parte el modo Adaptativo permite una buena combinación entre comodidad y conducción deportiva.

Otra nueva característica es una especie de botón «overboost» que permite la entrega de potencia extra...pero sólo durante 20 segundos. Así que si quieres puedes aprovechar a circular en modo Normal pero si se presenta un adelantamiento rápido, pulsas el botón y no tienes ni que cambiar de marcha. Sencillo y divertido ¿Quién pensó en que Porsche dejaría fríos a los conductores con su nuevo motor de cuatro cilindros? 🚗

Ver

EL 650 S DE MCLAREN NO SÓLO SE HA CONVERTIDO EN UNO DE LOS DEPORTIVOS MÁS RÁPIDOS DEL MUNDO. También ha demostrado su eficacia en competición y tras un año de vértigo, el 650S GT3 del equipo español Teo Martín Motorsport, se ha impuesto con autoridad en el International Open GT.

TEXTO: Juan Collin. **FOTOS:** Israel Gardyn



figo





El cuadro de instrumentos ofrece una información completísima y además se puede configurar a gusto del piloto.





E

l equipo Teo Martin Motorsport tuvo en los años noventa un enorme protagonismo en el Campeonato de España de Turismos, certamen en el que obtuvo dos campeonatos en 1989 y 1992, también dos subcampeonatos en 1994 y 1996. Tras dieciocho años en el dique seco, el año pasado el incansable Teo Martin decidía volver a la competición y como no podía ser de otra manera, lo hacía por la puerta grande. El equipo madrileño adquirió un espectacular McLaren GT3 y para pilotarlo se hacía con los servicios de los portugueses Miguel Ramos y Álvaro Parente; este último piloto oficial de la marca desde el año 2011.

Tras vencer con autoridad en el GT Open, AUTOMOVIL tenía la ocasión de pilotar e McLaren 650S GT3 en el circuito del Jarama. En la pista madrileña estaba presente la plana mayor del equipo, en una jornada dedicada tanto a los patrocinadores, como a probar nuevos pilotos para la próxima temporada en la que el equipo de Teo Martin volverá a disputar este certamen.

El simpático y educadísimo Miguel Ramos ejercía de maestro de ceremonias, explicándonos los pormenores del coche. Como nos contaba, para la construcción del GT3 se parte del 650S, si bien son muchas las modificaciones que recibe para adaptar este deportivo a su uso en competición. El monocasco de fibra de carbono incorpora así algunos refuerzos, también un completo arco de seguridad, mientras que la carrocería, realizada en fibra de carbono, recibe un completo y espectacular kit aerodinámico con el que se consigue un mayor aplo-mo y sujeción del coche a alta velocidad. El V8 turboalimentado de 3.8 litros apenas se ha modificado para su uso en competición, si bien la adopción de las bridas de admisión de 38 mm limita su rendimiento y de los 650 CV originales se pierden aproximadamente 100 CV; a cambio ofrece una capacidad de respuesta y empuje superior. Como se puede imaginar, la gestión electrónica es específica de competición y programable en función del tipo de gasolina que se emplee, el diámetro de las bridas o las condiciones de carrera.

Lo que sí cambia completamente con respecto al coche de serie es la transmisión. En lugar del cambio de doble embrague del modelo de producción, en el GT3 se monta una caja Xtrac de dientes rectos con accionamiento secuencial electrohidráulico y diferencial autobloqueante mecánico. Las suspensiones reciben amortiguadores Öhlins multirregulables en compresión y extensión, también se han homologado seis muelles de diferente tarado para el tren delantero y cinco para el trasero. Los brazos de la suspensión van montados sobre rótulas, lo que facilita jugar con los reglajes. Igual ocurre con el alerón posterior, que permite variar la carga aerodinámica. Las barras estabilizadoras delantera y trasera también cuentan con cuatro y seis puntos de anclaje diferentes para modificar su dureza. Los frenos reciben un equipo de competición firmado por Brembo, pero se mantiene el ABS.

El McLaren 650S se ha convertido en el GT3 más eficaz del momento





Como nos explicaba Miguel Ramos, a través de los interruptores instalados en el volante se puede ajustar tanto el funcionamiento del ABS, como el control de tracción y la respuesta del acelerador, también se permite escoger diferentes mapas de motor con los que se controla la potencia y especialmente el consumo de carburante.

Para conocer las posibilidades reales del coche, nada mejor que un par de vueltas a la pista madrileña junto a Álvaro Parente, piloto oficial de la marca, que cuenta con un dilatado palmarés tanto en monoplazas como en la categoría GT. Antes de nada, decir que si bien he competido en muchas ocasiones en el Jarama y son infinitud los coches con los que he rodado en este trazado, tengo que reconocer que la experiencia de copilotar a Parente, es una de las más intensas que he podido vivir en la pista madrileña. El McLaren 650S GT3 es un coche rapidísimo, pero no menos impresionante es la confianza y maestría con la que el piloto portugués lo conduce. Nada más salir a la pista, la capacidad de aceleración que ofrece el McLaren resulta increíble; el empuje del motor es absolutamente brutal y simplemente saliendo desde el pit lane, se llega a la curva de final de recta a una velocidad altísima. El paso por esta curva impresiona sobremanera, pero más sobrecogedor es como Parente aborda el rapidísimo viraje de Varzi. La palabra que mejor define la experiencia es vértigo..., increíble la velocidad que permite el McLaren y la confianza con la que el piloto lo hace. El paso por Le Mans y Farina también sobrecoge, pero más impresionante es el ritmo al que afronta la subida de la rampa Pegaso y la impresionante frenada en la zona de la hípica. Momento de respiro en la bajada de Bugatti, dado que había que hacerla despacio por las limitaciones de ruido del circuito, pero la tranquilidad duraba poco. En Monza y sobre todo en la curva del túnel, la sensación de vértigo volvía a ser total, mientras pensaba para mis adentros; «este sabrá lo que está haciendo, porque como nos arreemos, la bofetada va a ser de las que hacen época». La recta del Jarama no es demasiado larga, pero el McLaren GT3 superaba los 260 km/h y Álvaro Parente apuraba la frenada para pisar el pedal del freno una vez superados los 150 metros. Experiencia no apta para cardíacos, pero lo cierto es que la capacidad de frenada del coche resultaba impresionante. Una vuelta más en el asiento de la derecha y ya algo más relajado, pensé lo mucho que me queda por aprender; ni en un mes dando vueltas creo que conseguiría estar a menos de cuatro segundos del piloto luso. Desde luego la experiencia había supuesto una verdadera cura de humildad.

Pero la emoción no había hecho más que empezar, ya que tras parar en el box, llegaba el momento de ponerse al volante. Una mezcla entre emoción y responsabilidad inundaban mi interior; el objetivo era conocer el coche, disfrutar con la experiencia, pero sin cometer errores. La vuelta de copiloto me había servido para aprender muchas cosas, como por ejemplo que la primera marcha es estratosféricamente larga y prueba de ello es que tanto en final de recta, como Le Mans, Farina, y Pego se negocian en esta marcha cuando se rueda a ritmo de carrera. Ni que decir tiene que arrancar desde parado no resulta tarea fácil, máxime si se tiene

La velocidad de paso por curva rápida que permite el 650S GT3 es difícil de asimilar

McLaren 650S GT3

Motor: Ocho cilindros en V, central trasero. 3.799 cc (93 x 69,9 mm). Bloque y culatas en aleación, lubricación mediante cárter seco.

Alimentación: Inyección electrónica de combustible programable con dos turbocompresores y sus correspondientes intercooler con bridas de 38 mm Ø.

Potencia máxima: 550 CV a 7.500 rpm.

Par motor: 69,2 mkg a 6.000 rpm

Transmisión: Propulsión trasera con diferencial autoblocante regulable; Cambio XTrack de seis velocidades de relación cerrada y dientes rectos con accionamiento electrohidráulico a través de pulsadores en el volante.

Bastidor: Célula central monocasco de fibra de carbono con arco de seguridad integrado. Subchasis delantero y trasero de aluminio. Suspensión delantera y trasera de triángulos superpuestos. Muelles helicoidales, amortiguadores Öhlins multirregulables. Barras estabilizadoras regulables.

Peso: 1.330 kg.

Frenos: Discos ventilados delante y detrás con pinzas AP Racing. Repartidor de frenada manual.

Dirección: Cremallera con asistencia eléctrica.

Llantas:

Neumáticos:

Cotas: Largo/ancho/alto:

4.534/2.040/1.144 mm

Batalla: 2.696 mm.



Las pastillas se cambian cada fin de semana de carreras, los discos duran el doble.





El depósito de combustible especial de competición, cuenta con boca de llenado rápido.



en cuenta además que el embrague cerámico es muy busco y tiene un recorrido cortísimo. En la primera intentona calaba el motor, pero a la segunda conseguía por fin iniciar la marcha. Tras recorrer el Pit Lane a 60 km/h con el limitador conectado, una vez en pista podía por fin pisar a fondo el pedal gas y sentir el impresionante empuje el V8 turboalimentado. Se anuncian en torno 100 CV menos que en el coche de producción, pero lo cierto es que el motor del GT3 empuja incluso con más fuerza y temperamento, la sensación es que ofrece una superior capacidad de respuesta a medio régimen. Además, la potencia es mucho más aprovechable gracias a un cambio de relaciones ajustadísimas, que se acciona mediante las levas del volante: tirando hacia atrás para subir de marcha y empujándolas hacia adelante para reducir. Por cierto, que el embrague únicamente se emplea para arrancar. Aunque la velocidad a la que se suceden los acontecimientos es difícil de asimilar, lo cierto es que el McLaren transmite bastante confianza y al menos en las curvas más lentas el coche invita a buscar los límites. Como tampoco se trataba de marcar la vuelta rápida, en lugar de insertar la primera optaba por emplear la segunda, aprovechando las elevadísimas dosis de par que desarrolla el motor. Donde no es nada fácil atacar al máximo es en los virajes más veloces, gracias al apoyo que proporciona la aerodinámica a alta velocidad, el coche se sujeta como una lapa al asfalto, pero hay que creérselo. No pretendíamos hacer ningún tiempo y así en virajes en los que Álvaro Parente hacía a fondo, levantaba claramente el pedal del gas y en algunos casos incluso frenaba un poco. En la recta principal el coche ofrece un aplomo impresionante y ya desde la primera vuelta me atrevía a rodar al máximo, si bien es verdad que frenaba pasado el cartel de 200 metros, con la sensación de que podía haberlo hecho mucho más tarde. Y es que los frenos, además de muy potentes, ofrecen mucha confianza. Aunque la dirección es bastante rápida, el volante tipo aviación obliga en los giros más lentos a cruzar los brazos; puede que sea más eficaz, pero reconozco que soy un poco antiguo y me gustan más los volantes redondos.

A lo largo de esta temporada el McLaren 650S GT3 ha demostrado una enorme fiabilidad, mientras que el mantenimiento es bastante contenido. El motor, por

El GT3 es caro de adquirir, pero los costes de mantenimiento son bastante contenidos



Miguel Ramos era el encargado de enseñar el funcionamiento del McLaren 650S GT3.





ejemplo, hay que revisarlo cada 10.000 km, el equivalente a dos temporadas, el cambio cada 8.000 km y el embrague cada 5.000 km. Más atención precisan los frenos, cambio de discos cada cuatro carreras y pastillas cada dos. Además, en el completo manual se pueden encontrar los periodos de sustitución y mantenimiento de la mayoría de las piezas que componen el coche: pinzas, bombas de freno, radiadores, rótulas, caja de dirección, alternador, etc.

El McLaren 650S GT3 cuesta 452.000 €, un auténtico dineral, pero si se tiene en cuenta la superioridad que ha demostrado y que sus principales rivales no son más baratos, es fácil comprender que se haya convertido en uno de los coches más deseados de la categoría GT3. 🇪🇸

GT OPEN

Menudo nivel

Organizado por la empresa madrileña GT Sport, el certamen GT Open es uno de los campeonatos de Gran Turismo más importantes que se celebran en el Mundo. El GT Open consta de siete meetings de fin de semana, en los que se celebran dos carreras con sus correspondientes sesiones de entrenamientos oficiales. La pasada temporada el GT Open se ha disputado en los circuitos europeos de Estoril, Spa, Paul Ricard, Red Bull Ring, Monza y Montmeló. En cada prueba han participado entre catorce y diecinueve coches de la categoría GT3, pertenecientes a marcas como Aston Martin, Audi, Chevrolet, Ferrari, Lamborghini, Mercedes, Porsche, etc. La variedad en la parrilla es total, siendo el Ferrari 488 GT3 el modelo más popular con cuatro coches inscritos por la escudería italiana AF Corse. Esta última se puede considerar casi como un equipo oficial Ferrari, dado que cuenta con un importante apoyo por parte de la marca. La victoria en este certamen se ha vendido muy cara y prueba de ello es que tanto el equipo AF Corse, como el Teo Martin Motorsport llegaban con posibilidades de victoria a la última cita de la temporada en el circuito catalán de Montmeló. Finalmente y tras imponerse en la primera carrera, el McLaren 650S de pilotado por Álvaro Parente y Miguel Ramos conseguía la victoria en este certamen por delante del Ferrari de Michele Rugolo y Pasin Lathouras. La próxima temporada, el equipo de Teo Martin disputará el certamen con las máximas garantías de renovar el título y prueba de ello es que ya ha adquirido dos BMW M6 GT3 y probablemente uno de ellos competirá en manos de pilotos españoles, mientras que para el segundo ya se ha confirmado al portugués Miguel Ramos, falta por saber el nombre del segundo piloto.



La docena



LA EXPERIENCIA ES UN GRADO Y LO HA VUELTO A DEMOSTRAR PETERHANSEL.

Agazapado detrás de sus compañeros en el todopoderoso equipo Peugeot, supo esperar su oportunidad que llegó tras los problemas de los Campeones del Mundo Loeb y Sainz. Así el francés alcanza su duodécima corona en el Dakar: seis en motos y seis en coches.

TEXTO: Juan Ignacio Eguíara.

FOTOS: Imago/Cordonpress



E

l arranque de la carrera no suponía que la experiencia jugará tanta importancia. Loeb, un recién llegado, con un copiloto más novato todavía —su fiel escudero Elena—, empezaba imponiendo su increíble ritmo que le llevó a ser nueve veces Campeón del Mundo de Rallyes. El Peugeot demostraba que no era el del año pasado. Seguía manteniendo su configuración de buggy como cuando emprendieron la aventura dakariana en el 2015, pero se había modificado completamente. No sólo era más rápido, sino también más fiable. Todos en Peugeot, pilotos y técnicos, llegaban más rodados y los demostraban desde la primera especial con un Sainz que avisaba que llegaba muy en forma. Así, etapa tras etapa, el temible team galo arrasaban. Con un Loeb que se tomaba las especiales como tramos del mundial de rallyes. Se podía decir que estaban enlazando una Baja tras otra y aplicaban ese ritmo. Los Mini, ganadores los últimos años, ni se acercaban. Y eso que también contaban en su planten un exmundialista como es Hirvonen.

Pero la experiencia es un grado y es imprescindible en el Dakar. Nadie ha debutado y ganado. Son muchos factores a tener en cuenta, y el Dakar acaba pasando factura. Los franceses se las prometían muy felices con Loeb liderando sólidamente la carrera durante esa primera semana que decíamos. Hasta que finalmente un error fatal le llevo a volcar y perder toda posibilidad de alcanzar la victoria final. Se trataba de la primera etapa que había un poco de navegación y donde el copiloto tenía que avisar de peligros de los fuera pista, pues se comieron un río seco y acabaron volando por los aires.

Sainz tomó el relevo tras haber realizado un excelente rallye presionando a su compañero de equipo. En los primeros días se había retrasado pero estuvo remontando todas las etapas hasta que se puso de líder. Pero quedaban las especiales más complicadas, las de la segunda semana donde se entraba en el desierto, las dunas, la arena y los fuera pista. La navegación estaba asegurada



Carlos Sainz mantuvo un ritmo frenético a la altura del nueve veces Campeón del Mundo Loeb.



Al-Attiyah, como siempre, estuvo entre los mejores, aunque esta vez su Mini no era el coche más competitivo.

con su experto copiloto Lucas Cruz, pero no así la fiabilidad del Peugeot que finalmente rompió la carcasa del cambio, y como forma parte del chasis del coche, pues tuvo que ser remolcado perdiendo muchas horas y determinando el abandono.

Mientras tanto el zorro del desierto como es Peterhansel estaba agazapado esperando su oportunidad. Y esta llegó tras este abandono. Supo gestionar mejor la mecánica del Peugeot y, por tanto, su fiabilidad. Nunca mantuvo el frenético ritmo de sus compañeros de equipo. Pero ni falta que le hacía. Sabía que si era paciente, los problemas llegarían a esos Campeones del Mundo de Rallyes. Él no es Campeón del Mundo de Rallyes, pero sí que tenía en su palmarés seis Dakares en moto y otros cinco en coches. Y eso vale mucho más en una prueba tan demoledora como es la prueba sudamericana.

Tras ponerse de líder solo gestionó su ventaja sin ponerse nervioso ante el empuje de otro perro viejo en el Dakar como es Al-Attiya y su Mini. Este contaba con la fiabilidad de su coche y su experiencia y rapidez. Pero la ventaja era demasiado grande como para que un veterán como Peterhansel cometiera un error. Si la fiabilidad del Peugeot se mantenía, el triunfo estaba en el bolsillo. Y así fue. De esta manera consolida su leyenda en el Dakar, con nada menos que doce victorias absolutas: seis en motos (1991, 1992, 1993, 1995, 1997 y 1998) y seis en coches (2004, 2005, 2007, 2012, 2013 y 2016).

En cuanto a Nani Roma, esta vez no tuvo la mala suerte del año pasado de quedarse fuera a las primeras de cambio, pero tampoco estuvo en la pomada. Desde el principio se retrasó por diferentes problemas y ya nunca pudo pelear por nada relevante. Ni siquiera una victoria de etapa. Sin duda uno de los Dakars más gris que ha realizado el piloto catalán pese a terminar sexto. 🇪🇸

Loeb pronto se dio cuenta de cómo se las gasta un rallye tan duro como el Dakar. Acabó volcando cuando iba líder a un ritmo de rallye de mundial.



Nani Roma se vio retrasado a las primeras de cambio y ya no estuvo nunca entre los mejores.



Conclusión

Peugeot venía al Dakar a ganar y un año después lo ha logrado. Ha necesitado modificar todo el coche, pero rectificar es de sabios. El nuevo buggy ha sido rápido y bastante fiable. No lo que le hubiera gustado a Carlos Sainz que tenía la victoria al alcance de la mano y fue víctima de uno de los pocos problemas del coche. Pero lo cierto es que Peterhansel ha sabido gestionar mejor esa fiabilidad, corriendo a un ritmo más bajo y castigando menos la mecánica. Logra su duodécimo Dakar y pone el listón muy alto para que alguien alguna vez lo supere. Quizás solo él mismo el año próximo, porque parece que todavía le queda cuerda para rato al piloto francés. Aunque los Mundialistas parece que empujan, como demostraron en la última etapa Loeb e Hirvonen acabando primero y segundo como si de un tramo del Mundial de Rallyes se tratara. Cuando alcancen experiencia, seguro que darán mucha guerra.



Mikko Hirvonen es otro mundialista que se pasa a la aventura dakariana con un notable resultado. Terminar cuarto en su primer Dakar no lo puede decir todo el mundo.



Los Toyota parecía que este año darían más guerra, pero al final estuvieron a la sombra de los Mini y Peugeot. Aun así Poulter completó una gran prueba.



De Villiers hace podium una vez más a pesar de no llevar el coche más competitivo.



La fiabilidad del Peugeot pasó factura a Carlos Sainz que tuvo que abandonar cuando iba líder y tenía la victoria al alcance de la mano.

DESAFÍO DAKAR

EN CONFORTAUTO.COM

Entra en confortauto.com, elige neumáticos y taller, introduce el código AUTOMOV2 o AUTOMOV4 ¡Y benefícate de descuentos de 10 y 20 €!





3º en su debut
(Desde 1996 con **Jaques Villeneuve** no se debutaba y podium. El último británico Mike Parkes 1966)



5ª Carrera y Victoria. (Sólo **Giancarlo Baghetti** logró ganar en su debut en 1961 G.P. de Francia)

9 TEMPORADAS.

En todas ha puntuado. Nadie lo había conseguido hasta ahora. (Solo **Jackie Stewart** y **Fangio** han estado a punto pero una temporada fallaron. En el '67 Stewart con BRM y en el 58 Fangio con Maserati donde solo disputó 2 carreras)



2º año **Campeón**.
(El anterior Villeneuve 1997)

5º en nº de **Victorias**
(Detrás de Schumacher (91), Prosa (51), Senna (41) y Vettel (39).

150 carreras

Después de disputar este número redondo de carreras (las cumplió en Malasia) sus cifras son:

34 victorias, **40** Poles y **72** podiums

78% de las carreras ha puntuado.
(Solo le gana Fangio con un ratio del 86%)



De los **33** PILOTOS que han logrado esta cifra solo tres están a la altura cuando llevaban ese número de carreras. (Victorias/Podium/Poles)



SCHUMACHER
(48/89/37)



PROST
(39/80/19)



SENNA
(39/78/61)

SUSCRÍBETE

AUTOMOVIL



**11 números
de Automóvil
+ regalo de botiquín**

OPCIÓN 1

**POR SÓLO
38,5
EUROS**

Botiquín para coche presentado en bolsa con cierre cremallera que contiene: 1 rollo de esparadrapo. 8 apósitos rápidos 10 x 6 cm. 3 cajas vendas esterilizadas M. 1 caja vendas esterilizadas G. 2 paños de vendaje BR. 1 paño de vendaje A. 2 vendas 6 cm. 3 vendas 8 cm. 1 manta térmica primeros auxilios 210 x 160 cm. 6 compresas para heridas 10 x 10 cm. 2 paños triangulares para fijar y entablillar. 1 tijera para cortar vendajes. 4 pares guantes protectores. 1 guía de primeros auxilios.



**POR SÓLO
30
EUROS**

OPCIÓN 2

**12 números de
Automóvil**



3 meses de suscripción a Motor Clásico



OPCIÓN 3

**6 núm. Automóvil
con 30% de descuento**

**POR SÓLO
14,70
EUROS**



902 054 247

Horario: L-V de 9 a 18 h.

motorpress.suscripcionesrevistas.es/coches/automovil
suscripciones@gpssoluciones.es



zinio
es.zinio.com

**K+ KIOSKO
Y MAS**
www.kioskoymas.com

Suscripciones al extranjero (sin regalo, con el 30% de descuento y gastos de envío incluidos) y forma de pago con tarjeta de crédito: Europa: 6 números por 29,70 €. Resto del Mundo: 6 números por 35,70 €. Oferta sólo válida para España para revista en papel hasta agotar existencias. Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. Consulte las bases legales en la página web www.motorpress-iberica.es/clausula-de-privacidad

As de copas



Calendario 2016

LUGAR	FECHA
Barcelona	23 y 24 de Abril
Alcañiz	25 y 26 de Junio
Estoril	17 y 18 Septiembre
Jarama	15 y 16 de Octubre
250 km Calafat	30 de Junio

CALIDAD Y VARIEDAD. La nueva Copa de España de Clásicos y Legend se convierte en la modalidad ideal para competir en circuitos con automóviles clásicos y preclásicos. El certamen está compuesto por cuatro pruebas que se disputan en España y Portugal.

TEXTO: J.C. FOTOS: MPIB



Con la nueva Copa de España de Clásicos y Legend, lo que se pretende es sacar de los garajes coches que llevan muchos años sin competir y ofrecer a los aficionados la posibilidad de disputar carreras en circuito en las que reine la camaradería y el buen ambiente; el marco ideal para que los pilotos se diviertan. Este año el certamen organizado por V-line con Francesc Gutierrez al frente, cuenta además con el aliciente de estar bajo la tutela de la Federación Española de Automovilismo y tiene el carácter de Copa de España.

La nueva Copa de España Clásicos y Legend se reparte en varias categorías. La de Clásicos se divide a su vez en tres: automóviles de Turismo y GT construidos antes de 65, automóviles de Turismo y GT con homologación hasta 31/12/84 y Sport Prototipos con homologación 31-12-77. Además, teniendo en cuenta la relación peso/potencia, la categoría de Clásicos se reparte a su vez en cuatro clases, C1, C2, C3 y C4. Por su parte la categoría Legend está reservada a los coches más modernos y se divide a su vez en otras tres clases: Automóviles de Turismo o procedentes de Copas Monomarca construidos entre 1/1/81 y 31/12/93, GT con homologación FIA comprendida entre 1985 y 1993. También Réplicas tipo Garbi, AC Cobra, etc. A su vez la categoría Legend establece cuatro clases L1,

L2, L3, L4 y L5, en la que se admite una gran variedad de modelos y marcas.

Las cuatro pruebas puntuables, que se disputarán en los circuitos de Barcelona, Alcañiz, Estoril y Jarama, tienen un formato de fin de semana y tanto el sábado como el domingo se celebran carreras independientes con sus correspondientes sesiones de entrenamientos, tanto libres como oficiales. Las carreras están pensadas para que se pueda competir en equipos de uno o dos pilotos y tienen una duración aproximada de 30 minutos, siendo la salida lanzada. Para evitar en lo posible los accidentes y la lucha cuerpo a cuerpo, no hay una clasificación general, las clasificaciones se establecen por cada clase y hay trofeos para los tres primeros de cada una. En función del número de inscritos en cada categoría, se otorgan más o menos puntos para la clasificación general.

Al mitad de temporada se realizará también una prueba de resistencia de 250 km/h que no contará para la clasificación final de la Copa de España de Clásicos y Legend; es, por tanto, una carrera aparte.

El éxito parece asegurado y ya son muchos los equipos que han confirmado su participación en el que puede ser uno de los campeonatos más atractivos, vistosos y apetecibles del nuevo año.

1. La categoría de clásicos, la más vistosa. En ella podremos ver auténticas joyas sobre ruedas.

2. Variedad. Se admiten todo tipo de vehículos y son muchas las categorías que se ofrecen.

Las empresas que **GANAN** (en todos los sentidos)



son empresas **SALUDABLES**

www.miempresaessaludable.com



Una iniciativa para empresas que desean
aumentar su productividad a través de la Salud.
Contenidos, ideas y servicios que fomentan la
salud física y emocional de personas y empresas.

Contacto:
Cristina Chollet
contacto@miempresaessaludable.com
Tel. 91 400 85 83

La alfombra *mágica*

TODOS HEMOS SOÑADO CON CONDUCIR UN COCHE QUE NOS FILTRARA todas las irregularidades de la carretera, los molestos sonidos exteriores y nos hiciera sentir como en el salón de nuestra casa. Pues este coche es el Mitsubishi Outlander PHEV, un SUV híbrido enchufable con tracción total que hace de nuestros desplazamientos tan placenteros como sería ir en una alfombra mágica.

TEXTO: Juan Ignacio Eguiara.

FOTOS: Mikael Helsing.



La elegancia de su carrocería queda patente desde cualquier ángulo.



El ejercicio de Slalom nos demostró que es más ágil de lo que parece.



El Outlander PHEV fue el primer híbrido enchufable y sigue siendo una referencia en este terreno.



A lo largo de más de 4.000 km que hemos realizado, nuestro Outlander PHEV ha recorrido la geografía española de arriba abajo. Durante todas las pruebas hemos ido midiendo los consumos y hemos descubierto gratamente unos buenos registros. Por supuesto en ciudad puede mantener un gasto cero aprovechando poder cargarlo en casa por su condición de híbrido enchufable. En carretera se pueden mantener consumos de 8l/100 km, lo que no está mal ya que su motor térmico es de gasolina y estamos ante un SUV de gran tamaño, habitabilidad y peso.

Su condición de híbrido no le impide llegar a todos los sitios que se proponga.

L

os híbridos han llegado para quedarse. De eso no hay duda. La competición ya ha tomado el mando de esta tecnología y su futuro desarrollo es imparable. Pero siempre estarán las marcas que han apostado

por esta solución medioambiental los primeros y entre ellas destaca Mitsubishi. El Outlander PHEV fue el primer SUV híbrido enchufable con tracción total que llegó al mercado y hoy, dos años después, ya se han vendido más de 50.000 unidades en Europa y sus ventas suponen más del 50% de la gama Outlander. Y todo ello no es por casualidad. Pero queríamos comprobarlo de primera mano sometiendo a este modelo a la prueba más rigurosa de cuantas ejercemos en AUTOMÓVIL, la de «Un mes

con». Convivir durante un mes completo con un coche te permite conocerlo a fondo y saber todos sus secretos y virtudes.

Aprovechamos el último restyling y puesta a punto del SUV japonés para hacer esta exhaustiva prueba a fondo. El nuevo Outlander PHEV posee un aspecto nuevo en la parte frontal siguiendo el concepto de parrilla Dynamic Shield que se utiliza en los últimos modelos de Mitsubishi. La sección negra central de esa parrilla caracteriza a esta versión y aporta mucha personalidad. Además, la mirada se engrandece con el uso de luces LEDS diurnas alojadas dentro de los módulos de los faros. Y para reforzar su imagen de SUV y de pseudo todoterreno, aporta el cubrecárter en la parte inferior del paragolpes.

ESTE ES UN COCHE PARA DISFRUTARLO DESDE DENTRO, Y PARA ELLO EN LA FIRMA NIPONA HAN CUIDADO MUCHO EL HABITÁCULO

Los motores eléctricos en cada eje le convierten en un excelente tracción total.



La postura de conducción en cómoda, pero lo mejor es el confort de marcha. Los kilómetros pasan sin darnos cuenta.



Si sales de casa con las baterías cargadas puedes callejear durante más de 30 km sin emitir contaminación ni gastar un gramo de gasolina.



El motor térmico trabaja sobre todo en estacionario asistiendo a las baterías y a los motores eléctricos.





Aunque más que el exterior, quizás es mejor fijarse en el interior. Este es un coche para disfrutarlo desde dentro, como veremos más adelante, y para ello en la firma nipona han cuidado mucho un habitáculo donde los materiales han ganado mucho en calidad y acabado. Con los nuevos materiales no solo se ha pretendido un mejor aspecto, sino también ganar en aislamiento acústico. Aunque para este menester no solo han necesitado materiales aislantes, absorbentes al ruido y vibraciones, sino también nuevos amortiguadores dinámicos que filtran todo lo que haya en la carretera.

Así que no es de extrañar que en el Outlander uno se encuentre como en casa. Para empezar el habitáculo es tan amplio como en generaciones anteriores y no se echa

de menos el espacio que ocupan las baterías de iones de litio que se encuentran debajo del piso. De hecho las plazas traseras son de lo mejor del coche y el maletero, aunque tiene la plataforma alta, ofrece una capacidad perfecta. Y todo ello con un tamaño de coche no exageradamente grande, con 4,6 metros de largo, que es una medida perfecta para el uso diario y no tener problemas para aparcar en ningún sitio.

A sus mandos tenemos la postura típica de un SUV, alta, con el volante quizás un poco más inclinado de lo normal, pero muy buena para hacer muchos kilómetros sin cansarnos y tener una visión periférica. Porque si su buena visibilidad no fuera suficiente, el Outlander PHEV ofrece una batería de cámaras para que todos los ángu-

LOS MOTORES ELÉCTRICOS MANDAN MÁS QUE EL PROPIO TÉRMICO, QUE PASA A OCUPAR MÁS TIEMPO LA FUNCIÓN DE REGENERADOR DE LAS BATERÍAS



Diseño elegante y funcional, equipamiento completo, pero sobre todo, calidad impecable.



los muertos queden a la luz en la pantalla central. Desde luego que por equipamiento nadie se puede quejar. Ofrece Aviso de cambio de carril, Control Activo de cruce, frenada de emergencia y un nuevo sistema de mitigación de aceleración no intencionada por ultrasonido, que limita la aceleración y emite un aviso si el conductor acelera bruscamente cerca de obstáculos.

Pero el mejor equipamiento de todos es sin duda su equipo de hibridación. Posee un motor de gasolina de cuatro cilindros con 2 litros que rinde por sí solo 121 CV. Pero se complementa con dos motores eléctricos de 60 kW cada uno que se alojan en los dos trenes rodantes. El trasero dispone de algo más de par de fuerza, pero básicamente son iguales, con la ayuda auxiliar de los diferenciales de deslizamiento limitado para favorecer la motricidad y permitir que se convierta este coche en un

tracción total. Por ello este híbrido no es como todos los demás. En este caso los motores eléctricos mandan más que el propio térmico, que pasa a ocupar más tiempo la función de regenerador de las baterías que de propiamente impulsor de las ruedas.

Hay diferentes funciones, por si queremos salvar la carga de batería y reservarla para entrar en la ciudad o si queremos bloquear la tracción total para un uso puramente campero, pero lo mejor es dejarle pensar al cerebro del coche y que sea él el que nos dictamine cómo ir. A todo ello ayuda que el cambio no sea un automático convencional, sino uno de variador continuo con lo que siempre hay par y la aceleración siempre es muy continua. Por ello, con las levas que hay detrás del volante —fijas y no solidarias con el volante por cierto— se puede elegir cinco modos de frenada regenerativa, de manera

EL OUTLANDER PHEV ES UNO DE LOS COCHES MÁS CÓMODOS PARA VIAJAR Y PARA NUESTROS DESPLAZAMIENTOS DIARIOS





**La línea del
Outlander es un
atributo de alta
calidad.**

**La capacidad
de carga es
espectacular. El
coche ideal para
acompañarnos a la
aventura.**



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

PRECIO: **42.200 €**

ACELERACIÓN: (0-100 km/h)
9,77 s

FRENADA (140-0 km/h):
77,7 m

NUESTRAS MEDICIONES

CONDICIONES DE LA PRUEBA.

Km. al inicio: 2.101. Temperatura: 15 °C. Presión atmosférica: 958 mbar.
Neumáticos: Toyo. Presión del./tras.: 2,4/2,4 kg/cm²

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 9,77 s / 157,1 m
0-200 km/h: --
0-400 m: 17,23 s
0-1.000 m: 31,54 s

FRENADA

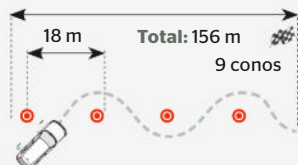
140-0 km/h: 77,7 m / 3,96 s

FRENADA ASIMÉTRICA

80-0 km/h: 58,90 m / 4,19 s
(Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado)

SLALOM

Mejor tiempo: 9,11 s
Velocidad media: 61,6 km/h



SONORIDAD

Ralenti: 47,3 dBA
120 km/h: 68,5 dBA
140 km/h: 71,6 dBA
160 km/h: 74,6 dBA

Índice de articulación
(Calidad de comunicación entre ocupantes:
100% óptima, menor de 45% baja)
120 km/h: 67%
140 km/h: 52%
160 km/h: 40%

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h (marcha)
20 a 70: 4,32 s en D
70 a 120: 8,34 s en D
20 a 120: 12,66 s en D
80 a 120: 7,23 s en D

CONSUMOS (l/100 km)

Urbano: 6,25
Carretera: 7,38
Medio: 6,93
Máximo en la prueba: --
Autonomía media: 650 km

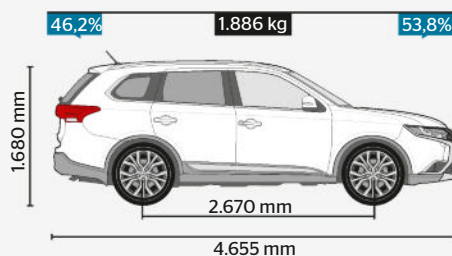
POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 203 CV a -- rpm
Par máximo: 19,4 mkg a 4.500 rpm*
Régimen máximo: 5.500 rpm
Relación peso/potencia: 9,3 kg/CV



Su condición de híbrido no nos permite obtener una curva de potencia fiable. **Es la suma de un motor de 4 cilindros de gasolina y dos motores eléctricos.** Gran parte del tiempo trabaja el término cargando las baterías.

DIMENSIONES Y PESO



LO MEJOR

Aceleración, recuperaciones, consumos y baja sonoridad.

LO PEOR

Peso total y un reparto mejorable. Y calidad de los neumáticos.

CON LOS DATOS EN LA MANO

Las cifras demuestran que es un coche mucho más dinámico de lo que su aspecto y planteamiento podrían transmitir. **Lo mejor son unas cifras de aceleración que superan a las oficiales con mucho** gracias a un buen trabajo de los motores eléctricos y térmicos. Su cambio de variador continuo permite unas buenas recuperaciones. Y el buen aislamiento hacen que la sonoridad sea mínima en el interior.

DATOS OFICIALES

MOTOR

Disposición: Delantero transversal de 4 cilindros en línea más dos eléctricos.
Cilindrada: 1.998 cc (86 x 86 mm).
Alimentación: Gasolina de inyección indirecta más baterías de Iones de litio de 300V - 12 kWh. Compresión: 10,5:1.
Potencia máxima: 121 CV a 4.500 rpm más dos motores eléctricos en cada eje: delante de 60 kW y 137 Nm y detrás de 60 kW y 195 Nm (la suma de todos ellos es de 203 CV). Par máximo: 19,4 mkg a 4.500 rpm térmico.

TRANSMISIÓN

Automática de variador continuo. Tracción total permanente gracias a los motores eléctricos en cada eje.

BASTIDOR

Suspensión: Delantera independiente tipo McPherson con triángulo inferior; trasera de paralelogramo deformable; resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y estabilizadora (22/28 mm) en ambos trenes. Dirección: Cremallera de asistencia eléctrica; 10,6 m de diámetro de giro. Frenos: Discos ventilados delante y macizos detrás (295/300 mm). Neumáticos: Toyo 225/55/ R18. Llantas: 7" x 18". Presiones de neumáticos: 2,4/2,4 bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 11 s.
Consumos homologados: Medio: 1,9 l/100 km

COTAS

Ancho: 1.810 mm
Vías: 1.540/1.540 mm
Peso: 1.885 kg

NUESTRA VALORACIÓN

Motor					
Cambio					
Aceleración					
Adelantamiento					
Sonoridad					
Frenos					
Consumo					

que la frenada tradicional se puede ayudar por una especie de freno eléctrico, como si de un camión se tratara. De esta manera se puede aprovechar mucho mejor la energía cinética que estemos desarrollando en nuestros desplazamientos.

De todas formas la sensación que uno tiene cuando conduce un Outlander PHEV es que se trata de un eléctrico, que se puede recargar en casa, pero que tiene la autonomía extendida y a su vez también puede estar ayudado por la propia potencia del motor. Es decir, lo tiene todo. A la hora de andar el coche se comporta siempre como un eléctrico. Los motores de ambos ejes trabajan para mover el coche y el motor térmico se encarga de ir recargando las baterías para que no falte energía.

Estas baterías se encuentran debajo del piso y tienen un sobrepeso de alrededor de 200 kg. Pero la verdad es

que no se nota mucho este handicap. La potencia del coche es más que suficiente para mover esos kilos y la mejor prueba de ello es que en nuestras cifras de prestaciones hemos mejorado con mucho las oficiales. Y es que la capacidad de aceleración es digna de destacar. El variador continuo trabaja de maravilla para que siempre haya una progresión que realmente parece interminable.

Pero si este sistema híbrido es uno de los mejores del mercado y permite unos consumos muy ajustados, incluso nulos si aprovechamos a recargar las baterías en la red y nuestro recorrido no supera los 50 km, lo mejor está en su confort. El Outlander PHEV es uno de los coches más cómodos que existen en el mercado para viajar y para nuestros desplazamientos diarios. Las suspensiones se han mejorado de tal manera para filtrar todas las irregularidades y aislar el habitáculo, que dentro parece

EN LAS VUELTAS RÁPIDAS A NUESTRA PISTA DE PRUEBAS SE COMPORTÓ FANTÁSTICAMENTE

El trabajo como tracción total es una de las mejores características del coche.



Juan Collin

JEFE DE SECCIÓN



«El Outlander PHEV es como tener dos coches en uno. A diario disponemos un vehículo ecológico ideal para realizar los desplazamientos urbanos en modo eléctrico, evitando así las limitaciones de zona verde o azul a la hora de aparcar en la ciudad. Los fines de semana podremos disfrutar de un polivalente SUV, amplio, confortable y muy agradable a la hora de conducir. Un automóvil que, sin duda, ofrece muchos encantos.»

Andrés Acinas

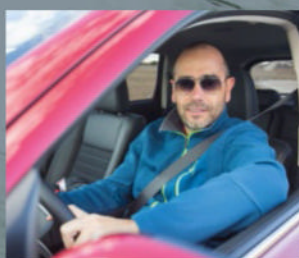
CENTRO TÉCNICO



«Un vehículo con alta carga tecnológica que sin embrago dinámicamente no parece pesarle el extra de kilos, por calidad de bacheo, mientras no le exijamos lo que no procede en este tipo de coches. Se defiende muy bien en la prueba de comprobación de eficacia del bastidor, el slalom, así como en la dura prueba de frenada asimétrica con unos buenos 58,9 metros de distancia de frenada.»

Juan I. Eguiara

SUBDIRECTOR



«Para una prueba como esta, de larga duración, se agradece un coche como el Mitsubishi Outlander PHEV. El confort de marcha es de lo mejor de cuanto existe en el mercado y los kilómetros los engulle como si nada. Si tienes que estar tantas horas y tantos días al volante podrías acabar odiándolo. Pero este no es el caso de este SUV híbrido que me parece de los más completos y satisfactorios. No me importaría volverlo a tener otro mes en mis manos.»

Mikael Helsing

FOTÓGRAFO ESPECIALISTA



«Los días de uso del Mitsubishi disfrute de un coche con un confort excepcional. En los viajes de más de 4 horas se suele notar cierto aburrimiento y que los asientos empiezan a ser incómodos. Con El Mitsubishi Outlander no ocurrió eso. El confort, tanto para el conductor como para los pasajeros y el acabado del interior es de nota alta y los viajes largos de hasta 7 horas fueron muy cómodos. Otros temas a destacar son la pantalla central con la información que es bastante fácil a encontrar e entender. El gran maletero y la altura del coche que en mi trabajo como fotógrafo se agradece cuando no supone un problema llevar muchas maletas, material.»

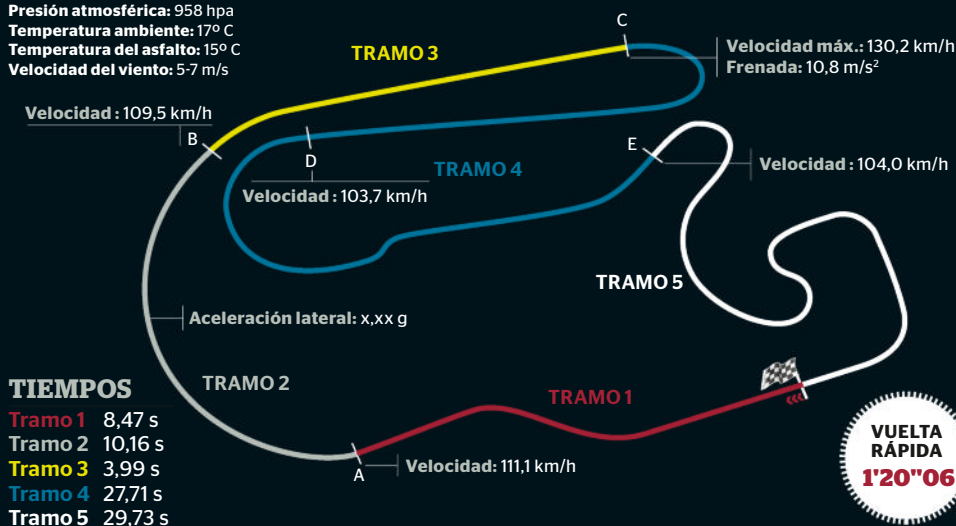
que vas sobre una alfombra voladora como decíamos en el titular. Pocos coches, por no decir ninguno, incluso de categorías Premium, ofrecen este confort de marcha. Pero muchas veces este tipo de soluciones perjudican el comportamiento. Pero en este caso no es así. Casi diría que lo contrario. Los amplios recorridos de suspensión, la generosa amortiguación, hacen que se pase por las curvas rápido y con mucha confianza. Tiene un buen equilibrio entre sus prestaciones y su chasis. Y eso que en este caso el equipo de neumáticos no ofrecía la calidad optima. Los Toyo que equipa este Outlander tienen demasiada deriva y no agarran como se merece este bastidor. En las vueltas rápidas a nuestra pista de pruebas se comportó fantásticamente, a pesar de que el límite de adherencia de las gomas era bastante bajo. Incluso los frenos aguantaron la fatiga sorprendentemente, ya

que hay que tener en cuenta que estamos ante un coche de 1,8 toneladas. Pero con esa suspensión tan flotante y un variador continuo que siempre está en el desarrollo correcto, nunca tienes la sensación de arrastrar muchos kilos.

Resumiendo, el Mitsubishi Outlander PHEV es ahora mismo uno de los coches más completos del mercado. Ofrece la tecnología híbrida más avanzada, con la posibilidad de enchufar a la red eléctrica, motores eléctricos que permiten disfrutar de tracción total, motor térmico para extender la autonomía por encima de los 650 km, un tamaño muy generoso pero no desmesurado y un confort de marcha sin parangón entre la competencia. Y sobre todo, porque su precio es el de un coche normal. Existe ahora también en la competencia SUV de estas características, pero no a este precio tan atractivo. 🚗

CIRCUITO DE HANDLING

Longitud: 1,764 km
Presión atmosférica: 958 hpa
Temperatura ambiente: 17° C
Temperatura del asfalto: 15° C
Velocidad del viento: 5-7 m/s

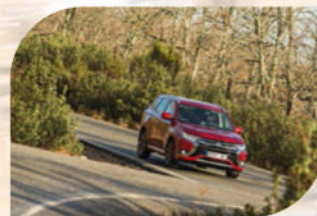


Magnífico comportamiento del Outlander PHEV en nuestra pista de pruebas. No es su elemento natural, mero su equipo de suspensiones se encarga de que la estabilidad permita unos registros fantásticos para un coche de este tamaño y peso. Nos ha sorprendido gratamente el aguante a la fatiga de los frenos y eso que tienen mucho trabajo ya que no se ayuda en ningún momento del freno motor. Con unos neumáticos de mejor calidad podría mejorar mucho los tiempos.

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

Pos.	Modelo	Tiempo	Fecha
329	Audi A3 Sportback	1'19''18	(11/2011)
330	VW Tiguan 2.0 TDI	1'20''03	(06/2009)
331	Mitsubishi Outlander PHEV	1'20''06	(02/2016)
332	Fiat 500 Cabrio	1'20''07	(06/2013)
333	VW Touareg 3.0 TDI	1'20''25	(02/2011)

La prueba de Slalom y la frenada simétrica demuestran las buenas aptitudes dinámicas del Outlander PHEV. Los neumáticos no son los más adecuados para estos ejercicios, pero aun así se defiende muy bien. Los cambios de apoyo son más ágiles de lo que su peso podría indicar.



Conclusión

Es el primer SUV enchufable con tracción total que llegó al mercado y ha creado una tendencia que va a ser el futuro. Por su precio, se puede decir que estamos ante el mejor de todos. Sin duda una compra inteligente para todos los que deseen un híbrido y no quieran reducir al confort, la habitabilidad y la amplia movilidad.

	1	2	3	4	5
Carretera					
Circuito					
Para todos los días					
¿Me lo compro?					



la gran ocasión

Mini Cooper S y JCW R56 2007-2013

problemas frecuentes

En general son coches muy robustos y fiables, contruidos con materiales de muy buena calidad y que envejecen bastante bien, entre otras cosas porque son coches de capricho y los dueños suelen ser cuidadosos.

Los motores bien mantenidos no es habitual que tengan averías. Entre los principales problemas está el consumo de aceite, que en algunas unidades es bastante elevado. El motor dispone de cadena, lo que evita cambiar la correa, pero el tensor de la cadena tiende a desgastarse. Aspecto a vigilar.

La bomba de combustible también es propensa a las averías. El problema es que no se permitía cambiar el filtro únicamente y al final este se taponaba averiando la bomba. En las unidades más modernas el problema se solucionó con un filtro desmontable que se puede cambiar.

La caja de cambios manual es muy raro que tenga averías, si bien es verdad que el embrague tiene una vida limitada. El cambio automático también es bastante robusto.



CONFORT Y SUJECCIÓN. Los asientos, además de resultar cómodos, sujetan bastante bien, incluso con la opción de cuero para la tapicería.

CALIDAD. El habitáculo ofrece un diseño con cierto aire retro y emplea unos materiales de buena calidad. El coche envejece muy bien.



Mini Cooper S

Año: **2010**
Precio: **12.000 €**

Motor: Cuatro cilindros en línea. 1.598 cc (77 x 85,8 mm). **Compresión:** 10,5:1. **Potencia y par:** 184 CV a 5.500 rpm y 26,53 mkg a 1.700 rpm. **Transmisión:** Tracción delantera con sistema electrónico de control de tracción; cambio manual de seis marchas. **Suspensión:** Delantera tipo McPherson con triángulo inferior; trasera multibrazo. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y estabilizadora en ambos trenes. **Frenos:** Discos ventilados delante, macizos detrás (294/259 mm Ø), ABS de serie. **Largo/ancho/alto:** 3.729/1.683/1.407 mm. **Batalla y vías:** 2.467/1.453/1.461 mm. **Peso:** 1.215 kg. **Velocidad máxima:** 228 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 7 s.

Yo lo probé



J.I. Eguilara

Desde su nacimiento nos entusias mó, pero fue en esta segunda generación y, sobre todo, en la versión JCW la que nos terminó de convencer. Tal es así, que yo personalmente estoy esperando a comprarme una edición especial denominada World Championship 50 que se lanzó con motivo del aniversario de la presentación del primer MINI y de la victoria de John Cooper en la F1. Es propiedad de un amigo mío y estoy esperando que se canse de él... tendré paciencia, merece la pena.



PODEROSOS. Los motores 1.6 litros turbo desarrollados con la ayuda de PSA ofrecen un rendimiento muy elevado, manteniendo un consumo de carburante bastante razonable.



DESDE 10.000 €

Capricho

El Mini de segunda generación estrenaba nuevos motores desarrollados con la ayuda PSA. Además de un enorme atractivo, las versiones Cooper S y JCW ofrecen mucha emoción a los mandos y se pueden encontrar en el mercado a precios interesantes.

TEXTO: Juan Collin. **FOTOS:** MPIB

El relanzamiento de la firma Mini ha supuesto para BMW una de las operaciones comerciales más fructíferas de su historia. El año 2001 llegaba al mercado el Mini de primera generación dentro de la nueva era BMW y seis años más tarde, en 2007 aparecía la segunda generación del modelo que se mantenía en producción hasta 2013. Denominada internamente como R56, la segunda generación del Mini introducía muchas mejoras a todos los niveles. La novedad más importante, sin duda, era la llegada de una nueva generación de motores fruto de la colaboración entre BMW y el Grupo PSA. Mucho más ligeros, potentes y eficientes, los nuevos motores conseguían mejorar notablemente las cualidades dinámicas del Mini y especialmente en lo que respecta a las versiones Cooper S y JCW. Precisamente de estas últimas queremos tratar en estas páginas, dado que son coches que ofrecen muchos atractivos para los aficionados y que con la reciente llegada del modelo de tercera generación, se pueden adquirir a precios bastante tentadores.

Los Cooper S se ofrecían en un principio con 175 CV, si bien años más tarde, ya en 2010 se declaraban 184 CV, lo que se conseguía gracias a ligeros ajustes en la gestión y puesta a punto. En el caso del JCW la potencia aumentaba hasta 211 CV y si bien el motor era básicamente el mismo, contaba con una respiración optimizada gracias a un caudalímetro de nuevo diseño, escape especial y filtro de aire más grande. La presión

de sobrealimentación también aumentaba de 0,9 a 1,3 bar, mientras que para garantizar la fiabilidad, también disponía de pistones especiales y válvulas de admisión reforzadas.

En la segunda generación del Mini el bastidor de los Cooper S y JCW recibía nuevos reglajes, con los que se mejoraba el confort, también se conseguía un comportamiento más civilizado, sin apenas perder agilidad, especialmente en el caso del JCW.

La oferta en el mercado de segunda mano es bastante amplia en nuestro país, superior en el caso del Cooper S y algo menos completa en los JCW.

Los precios no se pueden considerar baratos, pero por poco más de 10.000 € se pueden encontrar en el mercado unidades del Cooper S en buenas condiciones y con menos de 100.000 km en el marcador. Por norma general y al tratarse de coches de capricho, es habitual que el estado sea bastante bueno. Son muchas las unidades con el libro de mantenimiento al día y son precisamente estas las que más interesa comprar. Los coches más caros, la mayoría pertenecientes a la versión JCW pueden rozar los 20.000 €, pero en este caso se trata de unidades casi de reestreno, con muy pocos kilómetros y de los últimos años de producción. 🇪🇸

Valoración

	1	2	3	4	5
¿Me lo compro?					
Tecnología					
Fiabilidad					

La evolución de la especie



Mini Cooper S 1961-71. Se comercializó con motores de 970, 1071 y 1275 cc de 65,70 y 80 CV respectivamente. Era un auténtico matagigantes.



Mini Cooper S 2001-2006. El motor 1.6 litros alimentado por compresor desarrollaba 163 CV y 210 en la versión JCW.



Mini Cooper S 2007-2013. La llegada del motor desarrollado con la colaboración de PSA supuso una mejora muy importante.



Mini Cooper S 2014. El poderoso motor 2 litros turbo desarrolla 192 CV y 231 en el JCW, pero el peso también aumenta en torno a 100 kg.

Triatleta

QUÉ MEJOR QUE UN TRIATLETA PARA COMPROBAR LO QUE DA DE SÍ UN ALFA ROMEO 4C SPIDER. Dicen que es muy duro, difícil de conducir y con poco maletero, pero ¿es posible que un apasionado de Alfa no tenga que renunciar a él para poder llevar su bici, sus neoprenos y el gorro de la piscina? Antonio del Pino, director de la revista Triatlón, lo demuestra.

TEXTO: Antonio del Pino. **FOTOS:** cesarlloreda.com







El que quiere, puede. Pensabas que no se transportar en un Spider nuestra bici a las pruebas de triatlón, pues qué mejor manera que ocupando el puesto de pasajero.





Sensaciones por todo lo alto. Los atletas de élite no se conforman con cualquier cosa. El 4C es pura pasión y en Spider todavía se multiplican las sensaciones.



El que escribe es uno de los mayores locos por las bicis, creo que lo soy incluso de forma reconocida dentro del ranking de chiflados por las bicicletas de todo tipo a nivel internacional. Han pasado más de 20 años y todavía hoy, después de haber trabajado en todas las revistas de bicis de esta casa, ahora ya dirigiendo la revista Triatlón, me sigo emocionando con cada una de las bicis que me llegan cada día, sobre todo con las rápidas, muy rígidas y ligeras, obligatoriamente bonitas, aunque todo esto implique asumir un elevado grado de incomodidad y un mantenimiento concienzudo. Cualquier lector de AUTOMÓVIL, podrá advertir que es normal que prefiriendo este tipo de bicis, pudiera dar el perfil para ser un adorador de Alfa Romeo. Efectivamente, lo soy. ¿Por qué? Básicamente porque desde sus orígenes, cuando en Alfa Romeo han creído que una idea era genial, sencillamente han ido a por ella rompiendo en el camino numerosas convenciones. Fueron y son innovadores, siempre han entendido que un coche deber ser bello y en cierta manera, porque ese toque de humanidad en sus coches les hacen conectar en total armonía con la imperfección humana.

Con este escenario, una buena mañana, antes incluso de que cruzara la esquina, me quedé esperando a ver lo que el sonido de sus escapes anunciaban entre los edificios colindantes. Juan Ignacio Eguiara apareció al volante del nuevo 4C Spider que ves en estas páginas. Pese a su cercano metro noventa de altura, salió con bastante dignidad de las profundidades del minúsculo bólido, entre otras cosas por su larga experiencia con este tipo de coches. Como os digo, entre los probadores de todas



o te mato aquí mismo, esta tarde te lo llevas y lo traes el lunes». Era la oportunidad de mi vida. No terminé de decirlo y me puse manos a la obra.

Ahí estábamos como dos niños, un padre de familia y otro con edad más que de sobra para poder serlo, cronometro en mano. Abrí la larga puerta del 4C con sumo cuidado, tirando de la manilla chiclosa propia de Alfa y más aún en el caso de este ultraligero. Si quería meter la bici en ese «tupper» todo pasaba por quitar la capota de esta versión Spider de la que no sabía absolutamente nada. Ya con la cabeza dentro, de un vistazo vi dos palancas laterales a cada lado. Desbloqué la de mi puerta y prácticamente se desenrolló sola hasta el centro, donde se detuvo a la altura de dos sensores frontales de aluminio CNC con estética muy racing, que se liberan en media vuelta usando unas anillas y desde ahí, casi se desmontó sola hasta el otro lado del coche. Había invertido poco más de 30 segundos y lo que quedaba del reto ya era mi terreno natural.

Como deportista de competición lo primero que aprendes es a sacar rápido las ruedas. Con el cuadro ya en la mano, me «sobraba» un minuto, así que aprovechando las fundas de las ruedas que llevaba con la bici, las guardé y las usé de fondo protector para el bucket. Dejé reposar el cuadro con sumo cuidado y fijé todo con el cinturón de

Spider ¿sí o no? Para el triatleta claramente sí. Es la mejor manera para ganar espacio vertical

las revistas solemos compartir cantidad de experiencias y sensaciones de nuestros mundos, especialmente entre los probadores de vehículos rápidos, a motor o no. En esta ocasión no me salieron las palabras... y tampoco hizo mucha falta. Juan Ignacio sabe de mi debilidad por los coches y especialmente por Alfa Romeo. Sabe que hace tiempo mal vendí un buen coche recién comprado por no renunciar a una muy buena oportunidad con un Alfa del que llevaba enamorado algunos años. Los alistas, somos así. Al verme de frente allí congelado, en seguida estallo en una carcajada. «Lo supe desde que fui a por él. Este sí que te iba a gustar, es un coche de carreras. El único problema...es que a ver donde metes la bici, el neopreno y la ropa de correr». Pocas veces he respondido con tanta sinceridad: «Te puedo asegurar que me las ingeniaría para no tener que renunciar a nada». Me replicó: «Es imposible, no tiene maletero, apenas una «nevera» trasera de poco más de 100 litros». En ese momento, que llevaba una bici de 15.000 € al lado, le reté: «Si la meto ahí dentro en menos en un minuto... ¿Me dejas que sea yo quien pruebe este coche para vosotros?». Juan Ignacio es uno de los profesionales más serios y rigurosos que conozco. Nos conocemos hace muchos años y ya sabe que tengo cierta experiencia, con un historial inmaculado al volante de algunos otros coches muy potentes. Sin embargo, aunque tengo la sospecha de que al ver mi cara me habría dicho que sí de primeras, quiso ver el espectáculo. «Te has pasado. Un minuto es muy poco aunque seas de Bilbao y de los mejores en lo tuyo. Mira, te doy dos minutos y si la dejas dentro del coche de una forma segura y eso sí, sin arañar nada

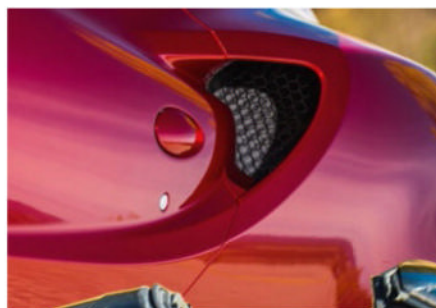
seguridad. Me habían sobrado 15 segundos, tiempo que invertí en dar tranquilamente la vuelta de honor al coche, saborear la victoria y decir: «Las llaves, por favor.»

El viernes a las 5 de la tarde, ya estaban resueltos todos los trámites necesarios que implican poder disponer de un coche de naturaleza tan particular. Mirad, yo soy un deportista, no soy un piloto de competición como la mayoría de mis compañeros. Tal vez esperabais la prueba de un piloto que, acostumbrado a sacar el 100% de coches de 600 caballos, fuera capaz de domar al 4C para convertirlo en un poco más que un potrillo trotón. Nada más lejos de la realidad. Supongo que como algunos de los lectores de AUTOMÓVIL, soy un apasionado de los coches de alta gama que con mucho esfuerzo, esporádicamente me pago algunas tandas en circuito con coches de carreras en alquiler y que ocasionalmente puedo probar algún vehículo de calle con más potencia de lo convencional. Me sincero de esta manera porque quiero aclarar que si uno tiene la oportunidad de probar un 4C, cuando llega el momento de la verdad, por mucho que uno lea pruebas de coches de este tipo, normalmente se reciben una serie de experiencias de conducción muy normalizadas y habituales por parte del probador que corresponda, pero que salvo que hayas tenido otro súper deportivo del estilo, en la práctica no guardan mucha relación con nada que un conductor corriente haya sentido anteriormente.

Cuando uno va a salir a la calle por primera vez con un vehículo como un 4C nunca había pensado que iba a tener semejante sensación de soledad e intimidación. Estás sentado en el suelo, todo es duro, el chasis y el salpicadero



Quien dijo que el maletero es pequeño. El puesto principal lo ocupa el motor, como debe ser, y para nuestro equipaje es más que suficiente: casco de bici, zapatillas con calas, neopreno, gafas de sol y zapatillas de running.





Las prestaciones de este deportivo no defraudarán a nadie. Lo que sí es necesario es un cierto nivel de conducción para llevarlo por su sitio.



de carbono están al aire como los huesos, los tendones y las venas de un atleta de elite y aunque previamente hayas llevado coches mucho más potentes, aun sin haber dado el contacto del motor...sabes que la cosa se va a poner seria. Sobre todo en el caso del género masculino, todos solemos considerar que somos los mejores pilotos del planeta pero, bromas aparte, es importante tomarse unos minutos para dar una par de pausadas vueltas alrededor del coche, hacer un plan de cómo vas a entrar en él, aunque nunca lograrás hacerlo de la misma manera. Una vez dentro, hay que mantener la calma y tomarte un rato para estudiarlo con paciencia, por una vez que empiece a moverse todo irá tan rápido que exigirá de toda tu atención a cada segundo. Respiras hondo, pisas a fondo el duro pedal de freno y arrancas girando la llave para ya de primeras sentir que desde ese momento, te acaban de implantar un motor 1.800 cc de 240 CV en medio de la columna vertebral.

«Nunca te subas a ningún coche desconocido y le atices de primeras sin haberte hecho amigo de él antes». Ese fue el sabio consejo que un compañero de coches me dio hace muchos años y que siempre me he aplicado con cualquier vehículo, bici, neopreno o zapatillas de correr que he probado. El 4C a ralentí convierte tu plaza de aparcamiento en el garaje de un equipo de carreras y ya sacarlo del parking es toda una declaración de intenciones. Sin dirección asistida, con el coche parado debes mover sus ruedas a puro músculo. Al ser automático secuencial con levas en el volante, no existe la opción con cambio manual, no puedes jugar con el embrague para sacarlo tanteando cuanto motor entra de primeras. Recuerdo la desesperante sensación con un Nissan GTR al que el mero hecho de soltarle el freno ya implicaba un seco tironcito antes de poder volver a accionar el freno, marcha adelante o marcha atrás, que de estar muy pegado a algo, corrías el serio



algo similar. Dicho esto, no volvería a poner la radio en los próximos tres días, no por su calidad, sino porque nunca sintonizarías mejor canción que el hilo musical con el que el 4C viene de serie, el del motor.

Salgo a la calle y sorprendentemente, pese a que el mundo pasa a ser un metro más alto desde su bajísimo puesto de conducción, el 4C ofrece una visibilidad frontal y periférica más que aceptable, suficiente para controlar con comodidad lo que viene y todo lo que te rodea. Esto es muy de valorar teniendo en cuenta el tipo de vehículo que conduzco y más aún siendo un Alfa Romeo, tradicionalmente con los espejos más bonitos del mercado, a los que también por ahorrar peso les podrían quitar el espejo y dejar sólo sus espectaculares carcasas, porque en el caso de los antiguos Alfas viene a verse lo mismo. No es el caso del 4C.

Voy a casa al volante del 4C y me repito de nuevo, no te calientes, hazte con él poco a poco. Si este consejo es aplicable para que te vaya bien en casi cualquier ámbito de la vida, ahora que el 4C y yo somos íntimos, agradezco enormemente haberme grabado a fuego este mensaje. El 4C sobre el papel, con un motor «pequeño» y una caballería numerosas pero a priori nada colosal, no te advierte de que si no estás preparado y se te ocurre la genial idea de

Si quería meter la bici en ese «tupper» todo pasaba por quitar la capota de esta versión Spider

riesgo de darle ese toque que no rompe nada pero que destroza la conciencia de cualquier amante de los coches. No quisiera dañar la escultural carrocería de plástico o el rojo flamante de la pintura exclusiva del 4C. Acciono la caja de cambios con el correspondiente botón y acaricio el acelerador. El indicador dice que la primera velocidad está engranada, el motor gorgotea un poco, pero el coche no se mueve. Un poco más y el primer berrido de los escapes de aluminio me sorprende aspirando y la vibración me entra hasta los pulmones, para ahora sí moverse con suavidad, pero sólo un poco más. Todo controlado, el 4C se deja sacar civilizadamente, para así accionar algo de giro en las ruedas y restar dureza a la dirección, cosa que a mis hombros no les viene nada mal después de los 4.000 metros de natación que me había aplicado previamente. Hay un ruido que me molesta, son las noticias que salen de unos de los altavoces más miserables que he oído en mi vida, incluyendo los del Seat Fura que me regaló mi abuelo años ha. Creo que voy a apagarla. No había reparado en esto. Me lo tomo a broma, porque a los alistas estas cosas nos hacen gracia y casi me reconforta estar seguro de que efectivamente, estoy al volante de un auténtico Alfa Romeo. Puede que sea por ahorrar peso, que en Alfa quieran darte la opción de que buscando rebajar décimas puedas tirarlo por la ventanilla y restarle otros 100 gramos al 4C. Aunque sus casi 70.000 € sean todo un chollo montado en Maserati para llevarte las prestaciones de un súper deportivo de 200.000 €, sigue siendo un dineral que bien habría valido una unidad en edición especial, extraíble por qué no, pero con una carcasa de carbono, un logo distintivo o

pisar a fondo su pétreo acelerador en un semáforo, puedes salir disparado como si te hubieran dado por detrás con una bola de demolición. Es explosivo. Su ligereza es extraordinaria en datos técnicos, en los que yo no cometeré el sacrilegio de profundizar porque tampoco me lo ha pedido, pero en la práctica supone que la eficacia en todo lo que hace sea total: acelerando, frenando y girando. Cada maniobra al volante es diversión y una labor que exige plena atención. Llego a casa y mi vecino sale de su adosado admirado por el bramido del motor del 4C, situación que se repitió cada vez que aparqué o saqué el coche de casa durante el fin de semana. Dudo que esta devoción se mantuviera si los próximos 20 años irrumpiera su paz cada vez que yo llegara a aparcar el 4C en mi garaje. Apago el contacto e intento salir del coche. Estando en plena forma física cuesta salir, de hecho cuesta bastante, pero entiendo que uno sabe lo que implica adquirir un 4C, lo que sí deberían de prever desde Alfa, es proteger todo el umbral de la puerta, para el que el lateral del chasis de carbono al vivo hace las labores. Es casi imposible no arañar con el zapato al entrar y salir, y bien podrían haberle puesto el mismo film transparente de silicona que han aplicado a los bajos exteriores para evitar que las piedras que escupen las ruedas arañen la carrocería. He recorrido poco más de 30 Km con él y todavía estoy tenso, este maldito coche me ha obligado a llevarlo agarrado cada metro recorrido. Creo que la gracia de la bici ha estado bien para ganarme el 4C, pero mañana optaré por ir a correr pronto antes de salir a conducir el 4C y luego, iré con él a recorrer todas esas carreteras con las que he probado



El Alfa 4C Spider es tan espartano que prescinde de la dirección asistida y exige al conductor estar muy en forma, aunque no es necesario estar al nivel de un Ironman.

Nuestro protagonista

Alfa Romeo 4C Spider

Precio: **79.550 €**

Motor: Cuatro cilindros en línea. Central longitudinal. 1.742 cc (83 x 80,5 mm); Inyección directa gasolina con turbo e intercooler. **Compresión:** 9,5:1. **Distribución:** Variable con cuatro válvulas por cilindro con doble árbol de levas por bancada. **Potencia máxima:** 240 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 36 mkg de 2.200 rpm. **Transmisión:** Propulsión trasera con cambio de doble embrague de 6 velocidades. **Bastidor:** Suspensión delantera de paralelogramo deformable y trasera tipo McPherson con efecto estabilizadoras. **Frenos:** Discos acero ventilados y perforados (305/292 mm Ø). **Llantas:** 7"x 17" delante y 8"x 18" detrás. **Neumáticos:** 205/45 R17 delante y 235/40 R18 detrás. **Largo/ancho/alto:** 3.989/1.864/1.189 mm. **Batalla:** 2.380 mm. **Vías:** 1.621/1.602 mm. **Peso:** 1.040 kg.

Prestaciones

Velocidad máxima: 257 km/h.
Aceleración 0 a 100 km/h: 4,5 s.





Los detalles de un Alfa son siempre muy especiales. El propietario de un 4C estará orgulloso de su imagen.



durante años las mejores bicis de competición que han pasado por mis manos.

En el mundo de las bicis disfrutamos de un privilegio que en pocos otros deportes se da: un usuario de la calle puede tener mejor bici que el mejor ciclista del mundo. ¿Alguien podría tener mejor coche de circuito que Hamilton? No. Con un coste elevado pero asumible, en el mundo de las bicis estamos acostumbrados a poder acceder a mejores montajes finales de los que la legislación federativa permite al propio ganador del Tour, o lo que los propios atletas profesionales deben llevar dentro de las posibilidades que ofrezcan los contratos con sus patrocinadores. Con este enfoque lo que quiero dar entender es la magnífica situación que ha planteado Alfa con el 4C: la democratización en el acceso a un súper deportivo. 70.000 € euros es una fortuna, pero no tanto viendo lo que circula por la calle a diario. Dicho esto, ahora también viene la dosis de realidad con el 4C en la carretera. En su pequeño maletero trasero, en el que caben todos los accesorios que requiera el entrenamiento o una competición deportiva junto a la capota enrollada de esta versión Spider, Alfa incluye una fabulosa funda para el coche y una buena bolsa de gimnasio. Y es que conducir este coche no implica sólo aflojar la pasta, esperar a que te lo entreguen o repetir una y otra vez una contorsión para subirte y bajarte. Del mismo modo que debo ser humilde en términos técnicos,



da punto en el que te apoyas o agarras te hace saber por el tipo de asfalto por el que estás circulando. No me hace de menos confesar que nunca en mi vida había experimentado algo así al volante rodando por carreteras convencionales. He conducido coches mucho más potentes, pero todos eran coches más complacientes, de esos que te hacen creer que eres un gran conductor asumiendo gran parte de la labor y que llegado el caso de que quieras saber hasta dónde puedes llegar, te obligan a entrar en un terreno peligroso, a todos los niveles. Es un coche para valientes, porque impone y hay que sobreponerse, pero tampoco es un coche para descerebrados, porque traduce fielmente lo que le ordenes que haga por difícil que sea incluso jugando con las configuraciones de conducción ADN. El Alfa Romeo 4C introduce una nueva sensación de conducción,

Cada maniobra al volante es diversión y una labor que exige plena atención

mi condición física me permite decir que para llegar a sacarle partido al 4C, hay que estar preparado. En cierta manera, como deportista me siento bastante identificado con el 4C. Soy un deportista sin gran motor que ha conseguido un buen rendimiento a base de pulir detalles, de mantener mi índice de grasa corporal por debajo del 9% e incluso de vigilar mi aspecto para hacer siempre buena esa máxima de que «tan importante como ser bueno es parecerlo».

El 4C es un súper deportivo, sin más, y para convivir durante años pide ser conducido por alguien con una condición física más que aceptable. Alfa Romeo, volviendo al elemental sistema de tirar por la ventana todo lo que no aporte velocidad, ha conseguido la exquisita violencia que buscamos los apasionados de los deportivos. El 4C enlaza curvas como un caza, pocos coches de serie podrás conducir con este nivel de ausencia absoluta de balanceo. Sin discos cerámicos ni extravagancias, han conseguido que frene hasta el punto de que cinturón de seguridad te estrangula, aunque para ello haya que darle una contundente patada al pedal, como en los coches de carreras. Ca-

la de la máxima intensidad al volante con un coche increíblemente preciso, recuperando esa experiencia que cada vez se pierde más y más en pro de la implantación de más y más tecnología que sólo responde a los datos. ¿Cuánto corre? ¿Cuánto acelera el 4C? Os respondo con otra pregunta ¿Realmente importa? Si es así, claramente no eres un usuario Alfa 4C, porque aunque vuela, lo importante es que uno de los pocos coches que realmente te deja disfrutar de lo que consigues hacer con él. Es un vehículo que cuando le llevas a su terreno, cuando salís a jugar juntos, en muchos momentos llegas a sentir que él se lo está pasando casi mejor que tú.

Pero lo mejor de todo es que si uno quiere, no tiene que renunciar por seguir con tu día a día. Conseguí meter mi bici de más de 15.000 € en el puesto del acompañante y mi bolsa con el neopreno, bañador y kit de piscina en el maletero. Realmente, cuando uno quiere, no encuentras problemas a nada. Y con el Alfa 4C Spider no hay ningún problema que objetar. El perfecto coche para los alistas. Que somos muchos. Y seguro que todos, lectores de AUTOMÓVIL. 🇪🇸



■ NUEVO ■ USADO ■ KM-0

■ LAS MEJORES OFERTAS

■ EL TRATO MÁS DISTINGUIDO

LEYENDAS

CONTRATACIÓN DE ANUNCIOS PARA ESTA SECCIÓN: TELÉFONOS: (91) 347 01 79 • (91) 347 05 93

G GASOLINA D DIESEL H HÍBRIDO A ALCOHOL/GASOLINA N GAS(GNC)/GASOLINA L GAS(GLP)/GASOLINA E ELÉCTRICO ● EXENTO IMP. MATRICULACIÓN

Lon: Longitud (cm)

Alt: Altura (cm)

An: Anchura (cm)

NºP: Número de plazas

Mal: Maletero (l)

Dep: Depósito (l)

Tra: Tracción

PVP: Precio

recomendado

Cil: Cilindrada (l)

POT: Potencia (CV CEE)

CON: Consumo (l/100km)

AT: Cambio automático*

S: Equipamiento de serie

O: Equipamiento opcional

NOTA: La versión presente es la más económica con esta mecánica, potencia y emisiones.

(*) Indica tanto si es automático como robotizado, con modo automático de cambio y sin embrague

DATOS PROPORCIONADOS POR FLEET DATA

ABARTH

www.abarth.es

Fiat Group Automobili Spain ■ Carretera M 300, km 28,500 - 28802 Alcalá de Henares (Madrid) ■ Tel. 91 885 37 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 0080022278400

500

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	366	148	163	4	185	35	D
Cabrio	366	148	163	4	185	35	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G 1.4 16v T-Jet 135 3p	18.850	1,4	135	6,5	-	-	-
G 1.4 16v T-Jet 140 3p Secuencial	20.600	1,4	140	-	-	-	S
G 1.4 16v T-Jet 595 Turismo 160 3p	22.950	1,4	160	6,5	0	-	-
G 1.4 16v T-Jet 135 2p	20.600	1,4	135	6,5	-	-	-
G 1.4 16v T-Jet 140 2p Secuencial	22.350	1,4	140	-	-	-	S
G 1.4 16v T-Jet 595 Turismo 160 2p	24.700	1,4	160	6,5	0	-	-

ALFA ROMEO

www.alfaromeo.es

Fiat Group Automobili Spain ■ Ctra. M300, km 28,5 - 28802 Alcalá de Henares (Madrid) ■ Tel. 91 885 37 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 21 10 17

4C

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	399	118	186	2	110	40	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G 1.7 TBI 240 2p TCT	53.990	1,7	240	6,8	-	-	S

ASTON MARTIN

www.astonmartin.com

C. de Salamanca, S.A. ■ C/ Sor Ángela de la Cruz - 28020 Madrid ■ Tel. 91 554 82 93 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 91 458 14 59

Rapide

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	502	136	193	4	317	90	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G 6.0 V12 550 5p Touchtronic II	228.713	5,9	550	14,3	-	-	S

DB9

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	471	127	188	4	186	80	T
Cabrio	471	127	188	4	172	80	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G Coupé 6.0 V12 510 2p Touchtronic II	214.617	5,9	510	14,3	-	-	S
G Volante Cabrio 6.0 V12 510 Touchtr. II	232.333	5,9	510	14,3	-	-	S

Vantage

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	438	124	187	2	300	80	T
Cabrio	438	126	187	2	144	80	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G Coupé 4.7 V8 420 3p	132.151	4,7	420	12,6	0	-	-
G S Coupé 4.7 V8 430 3p	149.342	4,7	430	12,9	0	-	-
G S Coupé 6.0 V12 565 3p Sportshift III	212.886	5,9	565	-	-	-	S
G Roadster 4.7 V8 420 2p	146.024	4,7	420	12,6	0	-	-
G S Roadster 4.7 V8 430 2p	163.598	4,7	430	12,9	0	-	-

Vanquish

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	469	129	191	2	368	78	T
Cabrio	469	129	191	2	0	78	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G Coupé 6.0 V12 565 2p Touchtronic II	299.704	5,9	565	14,4	-	-	S
G Volante Cabrio 6.0 V12 565 Touchtr. II	317.420	5,9	565	14,4	-	-	S

AUDI

www.audi.es

Volkswagen-Audi España, S.A. ■ C/ La Selva, 22 Parque Mas Blau II - 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona) ■ Tel. 93 261 72 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 32 03 33

A1

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	397	142	174	4	270	45	D/IP
5 Puertas	397	142	175	4	270	45	D/IP
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S1 2.0 TFSI 231 Quattro 3p	34.955	2,0	231	7,0	-	-	-
G S1 Sportback 2.0 TFSI 231 Quattro 5p	35.685	2,0	231	7,1	-	-	-

A3

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	424	142	178	5	365	50	D/IP
5 Puertas	431	140	179	5	380	40	D/IP
Berlina	446	139	180	5	425	50	D/IP
Cabrio	442	141	179	4	320	50	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S3 2.0 TFSI 300 Quattro 3p	43.340	2,0	300	7,0	0	-	-
G Sbk. S3 2.0 TFSI 300 Quattro 5p	44.860	2,0	300	-	0	-	-
G Sbk. RS3 2.5 TFSI 367 Quatt. 5p S tro.	59.860	2,5	367	8,1	-	-	S
G Sedán S3 2.0 TFSI 300 Quattro 4p	45.560	2,0	300	7,0	0	-	-
G Cabrio 1.4 TFSI 125 Attraction 2p	34.000	1,4	125	-	0	-	-
G Cabrio 1.4 TFSI 150 Attraction 2p	34.950	1,4	150	-	0	-	-
G Cabrio 1.8 TFSI 180 Attraction 2p	37.130	1,8	180	-	0	-	-
G Cabrio 1.8 TFSI 180 Ambiente Quattro 2p	41.600	1,8	180	-	-	-	-
G Cabrio 1.6 TDI cl. diesel 110 Attract. 2p	33.520	1,6	110	-	-	-	-
G Cabrio 2.0 TDI cl. diesel 150 Attract. 2p	35.340	2,0	150	4,2	0	-	-
G Cabrio 2.0 TDI cl. d. 150 Attract. Q. 2p	38.970	2,0	150	-	-	-	-

A4

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	470	143	183	5	480	61	D/IP
Familiar	470	142	183	5	490	61	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S4 3.0 TFSI 333 Quattro 4p S tronic	62.870	3,0	333	-	-	-	S
G S4 Avant 3.0 TFSI 333 Quatt. 5p S tronic	64.630	3,0	333	-	-	-	S
G RS4 Avant 4.2 FSI 450 Quatt. 5p S tronic	88.720	4,2	450	10,7	-	-	S

A5

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	471	138	185	4	480	61	D/IP
Coupé	463	137	185	4	455	61	D/IP
Cabrio	463	138	185	4	380	61	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S5 Sportback 3.0 TFSI Quatt. 5p S tronic	68.700	3,0	333	-	-	-	S
G Coupé 1.8 TFSI 170 2p	38.680	1,8	170	5,7	0	-	-
G Coupé 2.0 TFSI 225 2p	44.910	2,0	225	5,9	0	-	-
G Coupé 2.0 TFSI 225 Quattro 2p	47.100	2,0	225	-	0	-	-
G Coupé 3.0 TFSI 272 Quattro 2p S tronic	57.180	3,0	272	-	-	-	S
G S5 Coupé 3.0 TFSI 333 Quatt. 2p S tronic	69.470	3,0	333	-	-	-	S
G RS5 Coupé 4.2 FSI 450 Quatt. 2p S tronic	91.730	4,2	450	10,5	-	-	S
G Coupé 2.0 TDI Ultra 163 2p	40.180	2,0	163	-	-	-	-
G Coupé 2.0 TDI 190 2p	41.480	2,0	190	-	0	-	-
G Coupé 2.0 TDI 190 Quattro 2p	45.300	2,0	190	-	0	-	-
G Coupé 3.0 TDI 204 2p	45.990	3,0	204	5,1	0	-	-
G Coupé 3.0 TDI 245 Quattro 2p	52.170	3,0	245	5,8	0	-	-
G Cabrio 1.8 TFSI 170 2p	44.330	1,8	170	6,2	0	-	-
G Cabrio 2.0 TFSI 225 2p	50.590	2,0	225	6,3	0	-	-
G Cabrio 2.0 TFSI 225 Quattro 2p S tronic	55.560	2,0	225	6,9	0	-	-
G Cabrio 3.0 TFSI 272 Quattro 2p S tronic	63.120	3,0	272	-	-	-	S
G S5 Cabrio 3.0 TFSI 333 Quatt. 2p S tronic	75.470	3,0	333	-	-	-	S
G RS5 Cabrio 4.2 FSI 450 Quatt. 2p S tronic	104.480	4,2	450	10,7	-	-	S
G Cabrio 2.0 TDI 150 2p	45.630	2,0	150	4,7	-	-	-
G Cabrio 2.0 TDI 190 2p	48.760	2,0	190	-	0	-	-
G Cabrio 2.0 TDI 190 Quattro 2p	50.950	2,0	190	-	-	-	-
G Cabrio 3.0 TDI 204 2p Multitronic	54.380	3,0	204	5,2	-	-	S
G Cabrio 3.0 TDI 245 Quattro 2p S tronic	60.320	3,0	245	5,9	-	-	S

A6

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	493	144	187	5	530	65	D/IP
Familiar	493	145	187	5	565	65	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S7 4.0 TFSI 450 Quattro 4p S tronic	92.090	4,0	450	9,2	-	-	S
G Avant 4.0 TFSI 450 Quattro 5p S tronic	94.940	4,0	450	9,4	-	-	S
G Avant 4.0 TFSI 560 Quattro 5p tip.	131.470	4,0	560	9,6	-	-	S

A7

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	497	141	191	4	535	65	D/IP
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S7 Sportback 4.0 TFSI 450 Quatt. S tronic	99.520	4,0	450	-	-	-	S
G RS7 Sbk. 4.0 TFSI 560 Quattro 5p tip.	138.720	4,0	560	9,5	-	-	S

A8

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	514	146	195	5	520	78	D/IP
Berl. Larga	527	147	195	5	520	78	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G S8 4.0 TFSI 520 Quattro 4p tip.	131.320	4,0	520	9,6	-	-	S

TT

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	418	134	183	4	305	50	D/IP
Cabrio	418	135	183	2	280	50	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G Coupé 2.0 TFSI 230 3p	41.760	2,0	230	5,9	0	-	-
G Coupé 2.0 TFSI 230 Quattro 3p S tronic	47.450	2,0	230	6,4	-	-	S
G S Coupé 2.0 TFSI 310 Quattro 3p	59.570	2,0	310	7,1	0	-	-
G Coupé 2.0 TDI 184 3p	43.070	2,0	184	4,2	-	-	-
G Roadster 2.0 TFSI 230	44.650	2,0	230	6,7	0	-	-
G Roadster 2.0 TFSI 230 Quattro S tronic	50.340	2,0	230	6,7	-	-	S
G S Roadster 2.0 TFSI 310 Quattro	62.580	2,0	310	7,3	0	-	-
G Roadster 2.0 TDI 184	45.850	2,0	184	4,3	-	-	-

R8

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	443	124	194	2	112	0	IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G Coupé 5.2 FSI V10 540 Quattro S tronic	191.870	5,2	540	11,4	-	-	S
G Coupé 5.2 FSI V10 plus 610 Quatt. S tro.	214.870	5,2	610	12,3	-	-	S

Q3

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	439	158	183	5	460	64	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
G RS 2.5 TFSI 340 Quattro 5p S tronic	65.400	2,5	340	8,6	-	-	S

Q5

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
------------	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----

Serie 6

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	489	137	189	4	460	70	IP/T
Coupé	501	139	189	5	460	70	IP/T
Cabrio	489	137	189	4	350	70	IP/T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● G Coupé 640i 320 2p Aut.	99.200	3,0	320	-	S		
● G Coupé 640i 320 xDrive 2p Aut.	102.800	3,0	320	-	S		
● G Coupé 650i 450 2p Aut.	115.800	4,4	450	-	S		
● G Coupé 650i 450 xDrive 2p Aut.	119.400	4,4	450	-	S		
● G Coupé M6 560 2p DKG	150.500	4,4	560	-	S		
● Coupé 640d 313 xDrive 2p Aut.	14.400	3,0	313	-	S		
● Coupé 640d 313 2p Aut.	100.800	3,0	313	-	S		
● Gran Coupé M6 560 4p DKG	154.500	4,4	560	-	S		
● G Cabrio 640i 320 2p Aut.	108.500	3,0	320	-	S		
● G Cabrio 640i 320 xDrive 2p Aut.	112.100	3,0	320	-	S		
● G Cabrio 650i 450 2p Aut.	126.300	4,4	450	-	S		
● G Cabrio 650i 450 xDrive 2p Aut.	129.900	4,4	450	-	S		
● G Cabrio M6 560 2p DKG	160.500	4,4	560	-	S		
● Coupé 640d 313 2p Aut.	110.500	3,0	313	-	S		
● Coupé 640d 313 xDrive 2p Aut.	114.100	3,0	313	-	S		

Z4

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	424	128	179	2	310	55	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 18i sDrive	39.100	2,0	156	6,8	0		
● 20i sDrive	42.100	2,0	184	6,8	0		
● 28i sDrive	49.100	2,0	245	6,8	0		
● 35i sDrive	54.100	3,0	306	9,4	0		
● 35is sDrive DKG	67.600	3,0	340	9,0	S		

X5

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	488	175	194	5	650	75	IP/T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● M 575 5p	136.950	4,4	575	11,1	S		
● M50d 381 5p Aut.	101.600	3,0	381	6,6	S		

X6

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	491	169	199	5	550	85	IP
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● M 575 5p Aut.	139.950	4,4	575	11,1	S		
● M50d 381 5p Aut.	106.900	3,0	381	6,6	S		

CADILLAC

www.cadillac-europe.com

Cadillac-Corvette-HUMMER España ■ C/ Alfonso XII, 44 - 28014 Madrid ■ Tel. 91 151 14 90 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: 902 142 142

ATS

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	464	143	181	5	381	62	IP/T
Coupé	466	140	184	4	295	62	IP/T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Coupé 2.0L 276 Elegance 2p Aut.	43.510	2,0	276	8,3	S		
● Coupé 2.0L 276 Performa. AWD 2p Aut.	54.637	2,0	276	8,8	S		

CATERHAM

www.caterham.co.uk

Alcatrade, S.L. ■ Ctra. de Sitges, 75 - 08810 Sant Pere de Ribes (Barcelona) ■ 93 896 15 15 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 93 896 15 15

Super 7

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	310	99	158	2	130	36	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 165 0.6 80	24.194	0,6	80	4,9	-		
● Superlight 1.6 120 2p	42.969	1,6	120	6,2	-		
● Roadsport 1.6 120 2p	33.536	1,6	120	6,2	-		
● Roadsport 2.0 175 2p	41.787	2,0	175	7,7	-		
● 485 2.0 240	56.870	2,0	240	7,6	-		

DS

www.citroen.es

Automóviles Citroën España, S.A. ■ C/ Puerto de Somport, 8 - 28050 Madrid ■ Tel. 91 321 39 21 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 51 52 53

DS3

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	395	146	172	5	245	45	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● G Cabrio 1.2 PureTech 82 Design 2p	18.730	1,2	82	4,9	-		
● G Cabrio 1.2 PureTech 110 Style 2p	22.875	1,2	110	4,7	-		
● G Cabrio 1.6 THP 165 Sport 2p	25.775	1,6	165	5,6	-		
● Coupé 1.6 BlueHD1 120 Sport 2p S/S	25.925	1,6	120	3,6	-		

FERRARI

www.ferrariworld.com

Ferrari West Europe Iberia Regional Office ■ Pº de la Castellana, 50 pl.6ª - 28046 Madrid ■ Tel. 91 411 34 80 ■ GARANTÍA: 3 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: -

F458 Italia

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	453	121	194	2	230	86	T
Cabrio	453	121	194	2	230	86	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Coupé 4.5	230.562	4,5	570	13,3	S		
● Spider 4.5	256.118	4,5	570	11,8	S		

California

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé-Cabrio 456	132	191	4	340	78	T	
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 6.4 3 F1	209.355	4,3	490	13,1	S		

F12berlinetta

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	462	127	194	2	0	92	IP
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 6.6 3 F1	297.781	6,3	740	15,0	S		

FF

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	491	138	195	4	450	91	IP
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 6.6 3 F1	297.781	6,3	660	15,4	S		

FIAT

www.fiat.es

Fiat Group Automóviles Spain ■ Carretera M 300, km. 28.500 - 28802 Alcalá de Henares (Madrid) ■ Tel. 91 885 37 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 21 10 18

500

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	355	149	163	4	182	35	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 0.9 Turbo TwinAir 105 Lounge 2p	19.100	0,9	105	-	0		
● C 1.2 8v 69 Pop 2p	15.050	1,2	69	-	0		
● D 1.3 Multijet 16v 95 Lounge 2p S/S	20.150	1,2	95	-	-		

FORD

www.ford.es

Ford España, S.L. ■ C/ Caléndula, 13 Edificio Miniparc IV - 28109 Alcobendas (Madrid) ■ Tel. 91 714 51 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 902 442 442

Fiesta

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	397	146	171	5	290	41	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 1.6 EcoBoost 182 ST 3p	22.350	1,6	182	5,9	-		

Mustang

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	478	138	192	4	408	59	T
Cabrio	478	139	192	4	332	59	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Fastback 2.3 EcoBoost 314 2p	39.000	2,3	314	-	0		
● Fastback 5.0 Ti-VCT V8 418 GT 2p	46.000	5,0	418	-	0		
● Convertible 2.3 EcoBoost 314 2p	43.000	2,3	314	-	0		
● Convertible 5.0 Ti-VCT V8 418 GT	50.000	5,0	418	-	0		

HYUNDAI

www.hyundai.es

Hyundai Motor España, S.A. ■ C/ Quintanapalla, 2 1ª planta - 28050 Madrid ■ Tel. 91 360 52 60 ■ GARANTÍA: 5 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 21 03 13

i20

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	405	145	173	5	336	50	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Coupé 1.2 MPI 85 Klass 3p	16.000	1,2	84	5,1	-		
● Coupé 1.4 MPI 100 Tecno 3p	17.950	1,4	100	5,5	-		
● Coupé 1.4 CRDi 90 Klass 3p	18.300	1,4	90	4,1	-		

Veloster

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	422	140	179	4	320	50	D
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 1.6 GDI/140 Sport DCT	25.940	1,6	140	6,4	S		
● 1.6 TdGi/186	29.730	1,6	186	6,9	-		

INFINITI

www.infiniticars.es

Infiniti ■ C/Antonio Maura,18 - 28014 Madrid ■ 91 325 55 84 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: -

Q60

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	466	139	182	4	275	80	T
Cabrio	466	139	185	4	366	80	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Coupé 3.7 V6 320 GT 2p Aut.	53.050	3,7	320	10,5	S		
● G Cabrio 3.7 V6 320 GT Premium 2p Aut.	66.700	3,7	320	11,4	S		

JAGUAR

www.jaguar.es

Jaguar Hispania, S.L. ■ Pº de la Castellana, 130 8ª planta - 28046 Madrid ■ Tel. 91 578 61 00 ■ GARANTÍA: 3 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 902 12 00 41

XF

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	496	146	188	5	500	70	IP/T
Familiar	497	148	188	5	550	64	T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 5.0 V8 S/C 510 XFR 4p Aut.	109.214	5,0	510	11,3	S		
● 5.0 V8 S/C 550 XFR-S 4p Aut.	126.000	5,0	550	11,6	S		
● Sportbrake 5.0 V8 S/C 550 XFR-S 4p Aut.	128.733	5,0	550	12,7	S		

XJ

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	513	146	190	5	520	77	IP/T
Berl. Larga	526	146	190	5	520	77	IP/T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● 5.0 S/C 550 XJR SWB 4p Aut.	163.468	5,0	551	11,1	S		

F-Type

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	447	131	192	2	407	72	IP/T
Cabrio	447	130	192	2	201	72	IP/T
VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT		
● Coupé 3.0 V6 340 2p S/S	74.750	3,0	340	-	0		
● Coupé 3.0 V6 S 380 2p S/S	88.450	3,0	380	-	0		
● Coupé 3.0 V6 S 380 AWD 2p S/S Aut.	98.120	3,0	380	-	S		
● Coupé 5.0 V8 R 550 2p S/S Aut.	122.470	5,0	550	-	S		
● Coupé 5.0 V8 R 550 AWD 2p S/S Aut.	129.320	5,0	550	-	S		
● Roadster 3.0 V6 340 2p S/S	82.750	3,0	340	-	0		
● Roadster 3.0 V6 S 380 2p S/S	96.450	3,0	380	-	0		
● Roadster 3.0 V6 S 380 AWD 2p S/S Aut.	106.120	3,0	380	-	S		
● Roadster 5.0 V8 R 550 2p S/S Aut.	130.470	5,0	550	-	S		
● Roadster 5.0 V8 R 550 AWD 2p S/S Aut.	137.320	5,0	550	-	S		

KTM

www.ktm-x-bow.com

KTM Sportmotorcycle España, S.L. ■ Pol. Santa Margarita - 08227 Terrasa ■ Tel. 937 36 35 35 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: -

X-Bow

Precios

G GASOLINA **D** DIESEL **H** HÍBRIDO

A ALCOHOL/GASOLINA

N GAS(GNC)/GASOLINA

L GAS(GLP)/GASOLINA

E ELÉCTRICO

● EXENTO IMP. MATRICULACIÓN

S

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	512	149	190	5	530	70	IP/T
Berl. Larga	525	149	190	5	530	70	IP/T
Coupé	503	141	190	4	400	80	IP/T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63 AMG 585 7G-T	176.550	5,5	585	10,1	S		
63 AMG 585 4Matic 4p MCT	184.500	5,5	585	10,3	S		
63 500 455 4M 2p 7G-T	152.875	4,7	455	9,8	S		
63 AMG 585 4M 2p MCT	205.125	5,5	585	10,3	S		
63 65 AMG 630 2p 7G-T	289.650	6,0	630	11,9	S		

CLS

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	494	142	188	4	520	80	IP/T
Familiar	495	142	188	5	590	80	IP/T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63 AMG 557 4Matic 4p MCT	144.275	5,5	557	10,4	S		
63 AMG S 585 4Matic 4p MCT	157.400	5,5	585	10,4	S		
6 Sho. Brake 63 AMG 557 4Matic 5p MCT	146.700	5,5	557	10,6	S		
6 Sho. Brake 63 AMG S 585 4Matic MCT	159.925	5,5	585	10,6	S		

SLK

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	413	130	181	2	335	60	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6200 BE	44.250	1,8	184	6,4	0		
6250 BE	48.750	1,8	204	6,9	0		
6350 BE 7G-T	59.600	3,5	306	7,1	S		
655 AMG 7G-T	86.000	5,5	421	8,4	S		
6250 CDI BE	47.550	2,1	204	4,8	0		

SL

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	461	130	188	2	381	65	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6400 333 2p 7G-T	114.825	3,0	333	7,3	S		
6500 435 2p 7G-T	138.700	4,7	435	9,1	S		
63 AMG 585 2p MCT	189.600	5,5	585	9,9	S		
65 AMG 630 2p 7G-T	281.950	6,0	630	11,6	S		

AMG GT

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	455	129	194	2	285	75	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6462 3p DCT	141.800	4,0	462	9,3	S		
6S 510 3p DCT	163.400	4,0	510	9,4	S		

GLA

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	442	148	180	5	421	40	IP/T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
645 AMG 360 4Matic 5p 7G-T	64.900	2,0	360	7,5	S		

GLE

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	482	176	194	5	690	80	IP
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63 AMG 557 4Matic 5p 7G-T	129.800	5,5	557	11,9	S		
63 AMG S 585 4Matic 5p 7G-T	141.100	5,5	585	11,8	S		

GLE Coupé

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	489	172	200	5	650	93	IP
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6 Coupé 450 AMG 367 4Matic 5p 9G-T	93.500	3,0	367	8,9	S		
6 Coupé 63 AMG 557 4Matic 5p 7G-T	137.100	5,5	557	11,9	S		
6 Coupé 63 AMG S 585 4Matic 5p 7G-T	148.800	5,5	585	11,9	S		

GL

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
TT 5p	512	185	193	7	680	100	IP
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63 AMG 4M 7G-T	154.925	5,5	557	12,3	S		

G

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
TT 5p	466	193	176	5	480	96	IP
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63 AMG 7G-T	159.750	5,5	544	13,8	S		
65 AMG 7G-T	306.425	6,0	612	17,0	S		

MINI

www.mini.es

BMW Iberica, S.A. ■ Avda. de Burgos, 118 - 28050 Madrid ■ 91 335 05 05 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 10 04 82

Mini

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	382	141	173	4	211	40	D
5 Puertas	398	143	173	5	211	40	D
Cabrio	372	141	168	4	170	40	D
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6 Cooper S 2.0 192 3p S/S	25.950	2,0	192	5,7	0		
6 Cooper S 2.0 192 5p S/S	26.850	2,0	192	5,9	0		
6 Cooper S 2.0 192 5p	29.900	2,0	192	6,2	0		
6 Cabrio One 1.6	21.450	1,6	98	5,7	0		
6 Cabrio Cooper 1.6	25.300	1,6	122	5,7	0		
6 Cabrio Cooper S 1.6	30.550	1,6	184	6,0	0		
6 Cabrio Cooper 1.6 JCW	35.700	1,6	211	6,1	0		
6 Cabrio Cooper 1.6D	26.050	1,6	112	4,0	-		
6 Cabrio Cooper 2.0D Aut.	28.723	2,0	111	5,3	S		
6 Cabrio Cooper S 2.0D ●	30.550	2,0	143	4,5	0		

Countryman / Paceman

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	411	152	179	4	330	47	D/IP
SUV	410	155	179	4	350	47	D/IP
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6 Paceman Cooper S 1.6 190 3p	29.400	1,6	190	-	0		
6 Paceman Cooper S 1.6 190 ALL4 3p	31.450	1,6	190	-	0		
6 Paceman Cooper S 1.6 218 JCW ALL4 3p	38.200	1,6	218	-	0		
6 Countryman Cooper S 1.6 190 5p	29.400	1,6	190	6,0	0		
6 Countryman Cooper S 1.6 190 ALL4 5p	31.450	1,6	190	6,4	0		
6 Countryman 1.6 218 JCW ALL4 5p	38.200	1,6	218	7,1	0		

Coupé / Roadster

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	373	138	168	2	280	40	D
Cabrio	373	138	168	2	240	40	D
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6 Coupé Cooper 1.6	22.150	1,6	122	5,4	0		
6 Coupé Cooper S 1.6	27.800	1,6	184	5,8	0		
6 Coupé 1.6 JCW	33.450	1,6	211	6,6	0		
6 Coupé Cooper SD 2.0D ●	27.800	2,0	143	4,3	0		
6 Roadster Cooper 1.6	24.350	1,6	122	5,7	0		
6 Roadster Cooper S 1.6	29.550	1,6	184	6,0	0		
6 Roadster 1.6 JCW	34.750	1,6	211	6,8	0		
6 Roadster Cooper SD 2.0D ●	29.550	2,0	143	4,5	0		

MORGAN

www.morgan-motor.co.uk

Tayre, S.A. ■ C/Príncipe de Vergara, 253 - 28016 Madrid ■ Tel. 91 457 76 34 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 91 457 89 22

4-4

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	401	122	161	2	-	55	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
61.6 Sport 2pl.	49.848	1,6	111	6,4	-		
62.0 2pl.	56.560	2,0	144	7,0	-		
62.0 4pl.	63.844	2,0	144	7,0	-		

Roadster

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	401	122	172	2	102	55	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
63.7 V6 2pl.	73.486	3,7	284	9,8	-		

Plus Eight

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Cabrio	401	122	175	4	0	55	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
64.8 4pl.	130.115	4,8	367	12,1	0		

Aero




Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	415	125	175	2	-	55	T
Cabrio	415	125	175	2	-	55	T
VERSIÓN							
PVP	CIL	POT	CON	AT			
6 Coupé 4.8	148.573	4,8	367	12,1	0		
6 Supersports 4.8	187.902	4,8	367	12,1	0		

NISSAN

www.nissan.es

Nissan Iberia, S.A. ■ C/ Gral. Almirante, 4 a 10 Plaza Cerdá / Torre Nissan - 08014 Barcelona ■ Tel. 902 11 80 85 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: 900 112 112

370Z

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	427	132	185	2	235	72	T
Cabrio	433	132	187	2	170	72	T
VERSIÓN							
	PVP	CIL	POT	CON	AT		
 Coupé 3.7 V6 328 3p	32.900	3,7	328	10,6	0		
 Coupé 3.7 V6 344 Nismo 3p	44.900	3,7	344	10,6	-		
 Roadster 3.7 V6 328 GT 2p	41.400	3,7	328	11,2	0		

SKODA

www.skoda.es

Skoda Auto ■ La Selva, 22 Parque Mas Blau II - 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona) ■ Tel. 93 261 72 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 250 250

Octavia

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	466	145	181	5	590	50	D
Familiar	466	145	181	5	610	0	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 TSI 220 RS 5p	31.180	2,0	220	6,2	0
-------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI 184 RS 5p	30.620	2,0	184	4,6	0
-------------------	--------	-----	-----	-----	---

Combi 2.0 TSI 220 RS 5p	31.980	2,0	220	6,2	0
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Combi 2.0 TDI 184 RS 5p	31.420	2,0	184	4,6	0
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

SUBARU

www.subaru.es

Subaru España, S.A. ■ C/Felipe IV, 7 - 28014 Madrid ■ Tel. 91 369 28 90 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: -

BRZ

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	424	143	178	4	243	50	T

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 Sport	30.900	2,0	200	7,8	-
-----------	--------	-----	-----	-----	---

WRX

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	460	148	180	5	460	60	IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

STI 2.5 300 Rally Edition 4p	46.900	2,5	300	10,4	-
------------------------------	--------	-----	-----	------	---

SUZUKI

www.suzuki.es

Suzuki Motor Ibérica, S.A.U. ■ Carlos Sáinz, 35 Pol. Ciudad del Automóvil - 28914 Leganés (Madrid) ■ Tel. 91 151 95 10 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: 902 109 617

Swift

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	385	151	170	4	211	42	D
5 Puertas	385	151	170	5	211	42	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

1.6 VVT 136 Sport 3p	18.780	1,6	136	6,4	-
----------------------	--------	-----	-----	-----	---

1.6 VVT 136 Sport 5p	18.380	1,6	136	6,4	-
----------------------	--------	-----	-----	-----	---

TESLA

www.teslamotors.com

Tesla Motors ■ 4 Boulevard des Moulins ■ 34 668883752 ■ GARANTÍA: Min. 3 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: -

Model S

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	498	144	196	5	745	0	T

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

60kWh 306 Aut.	66.659	0,0	306	0	S
----------------	--------	-----	-----	---	---

85kWh 367 Aut.	75.952	0,0	367	0	S
----------------	--------	-----	-----	---	---

85kWh Performance 421 Aut.	88.778	0,0	421	0	S
----------------------------	--------	-----	-----	---	---

TOYOTA

www.toyota.es

Toyota España, SLU ■ Avda. Bruselas, 22 Edificio Sauce - 28108 Alcobendas (Madrid) ■ Tel. 91 151 33 00 ■ GARANTÍA: 3 años ó 100.000 km ■ ASISTENCIA 24h: 900 400 410

GT 86

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	424	129	178	4	243	50	T

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0/200 Sport	32.300	2,0	200	7,8	0
---------------	--------	-----	-----	-----	---

VOLKSWAGEN

www.volkswagen.es

Volkswagen-Audi España, S.A. ■ La Selva, 22 Parque Mas Blau II - 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona) ■ Tel. 93 261 72 00 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 900 100 2 38

Polo

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	397	145	168	5	280	45	D
5 Puertas	397	145	168	5	280	45	D

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

1.8 TSI 192 BMT GTI 3p	22.850	1,8	192	6,0	0
------------------------	--------	-----	-----	-----	---

1.8 TSI 192 BMT GTI 5p	23.430	1,8	192	6,0	0
------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Golf

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	426	144	180	5	380	50	D/IP
5 Puertas	426	144	180	5	380	0	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 TSI 220 BMT GTI 3p	32.400	2,0	220	6,0	0
------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 230 BMT GTI Performance 3p	34.140	2,0	230	6,0	0
------------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 300 BMT R 4M 3p	40.880	2,0	300	7,1	0
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI CR 184 BMT GTD 3p	32.370	2,0	184	4,2	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 220 BMT GTI 5p	33.060	2,0	220	6,0	0
------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 230 BMT GTI Performance 5p	34.800	2,0	230	6,0	0
------------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 300 BMT R 4M 5p	41.565	2,0	300	7,1	0
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI CR 150 BMT Sport 4M 5p	30.960	2,0	150	4,7	-
--------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI CR 184 BMT GTD 5p	33.000	2,0	184	4,2	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 1.4 TSI 160 2p DSG7	33.730	1,4	160	6,3	S
----------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 2.0 TSI 210 GTI 2p DSG6	39.770	2,0	210	7,7	S
--------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 2.0 TSI 265 R 2p DSG6	52.110	2,0	265	8,2	S
------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 1.6 TDI CR 105 BMT 2p	30.790	1,6	105	4,4	-
------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Beetle

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
3 Puertas	428	149	181	4	310	55	D
Cabrio	428	147	181	4	225	55	D

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

Cabrio 1.2 TSI 105 BMT Beetlemania 2p	25.230	1,2	105	5,6	-
---------------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 1.4 TSI 150 BMT Design 2p	29.750	1,4	150	6,0	0
----------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 2.0 TSI 220 BMT Sport 2p	32.900	2,0	220	6,7	0
---------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 2.0 TDI 110 BMT Beetlemania 2p	27.230	2,0	110	4,4	-
---------------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Cabrio 2.0 TDI 150 BMT Design 2p	30.483	2,0	150	4,6	0
----------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Scirocco

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Coupé	425	140	181	4	312	55	D

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

1.4 TSI BMT 125 R-Line 3p	24.480	1,4	125	5,4	-
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI BMT 180 R-Line 3p	28.040	2,0	180	6,0	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI BMT 220 R-Line 3p	31.830	2,0	220	6,0	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TSI 280 R 3p	38.870	2,0	280	8,0	0
------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI BMT 150 R-Line 3p	28.350	2,0	150	4,2	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 TDI BMT 184 R-Line 3p	31.600	2,0	184	4,4	0
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Tiguan

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	443	170	181	5	470	64	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 TSI 210 R-Line 4M 5p DSG7	42.670	2,0	210	8,4	S
-------------------------------	--------	-----	-----	-----	---

VOLVO

www.volvocars.es

Volvo Car España, S.L. ■ Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid ■ Tel. 902 300 310 ■ GARANTÍA: 2 años sin límite km ■ ASISTENCIA 24h: 902 120 591

V40

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
5 Puertas	437	142	180	5	335	60	D
SUV	437	146	178	5	335	60	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 T5 245 Momentum 5p Aut.	37.545	2,0	245	5,9	S
-----------------------------	--------	-----	-----	-----	---

2.0 T5 245 Momen AWD Aut.	39.837	2,0	245	6,4	S
---------------------------	--------	-----	-----	-----	---

S60

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	463	148	187	5	380	68	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 T5 245 Kinetik Aut.	40.250	2,0	245	5,9	S
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

V60

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Familiar	463	148	187	5	430	45	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 T5 245 Kinetik Aut.	41.900	2,0	245	6,1	S
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

S80

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
Berlina	485	149	186	5	480	70	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 T5 245 Momentum Aut.	44.950	2,0	245	6,2	S
--------------------------	--------	-----	-----	-----	---

XC 60

Carrocería	Lon	Alt	An	NºP	Mal	Dep	Tra
SUV	463	171	189	5	495	70	D/IP

VERSIÓN	PVP	CIL	POT	CON	AT
---------	-----	-----	-----	-----	----

2.0 T5 245 Kinetik Aut.	45.100	2,0	245	6,7	S
-------------------------	--------	-----	-----	-----	---

Visítanos en la web

Para los que queráis saber el precio de un coche podéis consultar en **autopista.es** una extensa y completa lista de precios. Aquí también podréis configurar vuestras búsquedas en función de criterios determinados o, incluso, comparar hasta tres modelos diferentes en la misma pantalla.

Para ver nuestra oferta de más de **50.000 coches** usados consulta **automercado.es**

COCHES NUEVOS

autopista.es



...Y DE OCASIÓN

Automercado



Precios

Deportivos, coupés y cabrios



**ALFA GIULIETTA DESDE 14.750€*,
CON PLAN PIVE 8 Y 4 AÑOS DE GARANTÍA FINANCIANDO CON FCA CAPITAL.**

GAMA ALFA ROMEO GIULIETTA: CONSUMO MIXTO ENTRE 4,0 Y 7,6 (L/100 KM). EMISIONES CO₂ ENTRE 104 Y 177 (G/KM).
*PVP Recomendado Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105 CV Súper. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante, PIVE 8, subvención del Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España E.F.C. S.A.U. según condiciones contractuales para el Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB 105 CV Súper por un mínimo de 10.000€, con un plazo mínimo de 48 meses y una permanencia mínima de 36 meses. Gastos de Matriculación no incluidos. Incluye para vehículos financiados por FCA Capital España E.F.C. S.A.U., garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial sin límite de km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida solo para particulares, en Península y Baleares hasta el 31/01/2016 y mientras siga vigente y con fondos disponibles el Plan PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 8 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTD 120 CV Distinctive con Pack QV Line y opcionales (20.850€, en las indicadas condiciones).

ALFA ROMEO GIULIETTA.

TAYRE C/ Príncipe de Vergara, 253. (Semiesquina Serrano) - Tel. 91 457 17 02 - www.tayre.es

**SU
PUBLICIDAD
PUEDE IR AQUÍ**

**Contactar con:
91 347 05 93**

MOTORSOL IMPORT

BARCELONA
Manso, 9
Tel. 93 425 11 04

BARCELONA
Vía Augusta, 251 - 253
Tel. 93 414 72 09

BARCELONA
Audi Selection Plus
Vía Augusta, 252
Tel. 93 362 41 20

HOSPITALET
Plaça d'Europa, 54 - 56
Tel. 93 259 14 80

BADALONA
Av. President Companys, 282
Tel. 93 497 36 63

MATARÓ
Av. Maresme, 475
Tel. 93 790 38 40



Que no se te olvide

Cada pequeño derroche en el consumo de electricidad contribuye al cambio climático. Sus efectos ya los estamos notando y si no lo frenamos serán aún más dramáticos.

No te conviertas en cómplice.

Ahorra.

Usa la energía de forma inteligente.

Únete a la Revolución Renovable

GREENPEACE
www.energia.greenpeace.es



selekt.volvocars.es

BRITISH GALLERY Concesionario Oficial Jaguar

C/ Dr. Fleming, 5-9 - 08017 Barcelona - Tel: 93 362 24 84

Ctra. Nacional II, km. 643 - 08349 Cabrera - Tel: 93 741 80 25

C/ Ramon Carrasco i Formiguera, 18-22 - 08192 Sant Quirze del Vallès - Tel: 93 720 61 60.

british-gallery.jaguar.es



Campaña para la **Integración Laboral**

Entra en www.ciudadpintura.com

Asociación "Ayúdale a Caminar"

Colabora con nosotros. Compra nuestras canciones



CDs Solidarios






NISSAN GAMBOA

TU NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID

GAMBOA AUTOMOCIÓN

EXPOSICIONES MADRID

Dr. Esquerdo, 120 - Madrid - Tel. 91 434 03 10

José Abascal, 2 - Madrid - Tel. 91 594 14 33

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 5 - Alcorcón - Tel. 91 621 14 48

Avda. Carlos Sainz, 15 - Leganés - Tel. 91 689 56 50

Regordóño, 8 - Móstoles - Tel. 91 496 88 48

NUEVA > Fundición, 7 - Rivas - Tel. 91 512 72 30

www.nissangamboaautomocion.es

POSVENTA / TALLERES MADRID

Dr. Esquerdo, 120 - Madrid - Tel. 91 551 40 14

Bravo Murillo, 28 - Madrid - Tel. 91 591 36 05

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 5 - Alcorcón - Tel. 619 10 99

Avda. Carlos Sainz, 15 - Leganés - Tel. 91 689 42 87

Regordóño, 8 - Móstoles - Tel. 91 496 88 47

NUEVA > Fundición, 7 - Rivas - Tel. 91 512 72 35

NUEVO CONCESIONARIO EN MADRID **TRADE GAMBOA**

VISÍTANOS





AHORA CON MOTORES BOXER DIESEL

Exposiciones Madrid

NUEVA Santa Engracia, 120. Tel: 91 594 14 59

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 36

Avda. Ciudad de Barcelona, 206. Tel: 91 552 14 65

Regordóño, 8. Pol. Ind. Regordóño (Móstoles).

Tel: 91 496 86 91

Ronda del Carralero, 18 (Majadahonda).

Tel: 91 639 69 95

Posventa Madrid

Doctor Esquerdo, 178. Tel: 91 502 15 15

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 31

Villaamil, 38. Tel: 91 398 08 67

Regordóño, 8. Pol. Ind. Regordóño (Móstoles).

Tel: 91 496 88 47

Ronda del Carralero, 11 (Majadahonda).

Tel: 91 639 93 42

www.subarutradegamboa.es

DESCUBRE NUESTRAS OFERTAS





TRADE GAMBOA

www.ssangyongtradegamboa.es

DESCUBRE NUESTRAS OFERTAS



EXPOSICIONES MADRID

Avda. Ciudad de Barcelona, 206. Tel: 91 552 14 65

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 39

NUEVA Santa Engracia, 120. Tel: 91 535 72 99

Ronda del Carralero, 18 (Majadahonda).

Tel: 91 638 44 19

POSVENTA MADRID

Dr. Esquerdo, 178. Tel: 91 502 15 15

Antonia Rodríguez Sacristán, 6. Tel: 91 511 05 31

Villaamil, 38. Tel: 91 398 08 67

Ronda del Carralero, 11 (Majadahonda).

Tel: 91 639 93 42

CONCESIONARIO OFICIAL EN MADRID



SU PUBLICIDAD PUEDE IR AQUÍ

Contactar con:



91 347 05 93

Precios *Deportivos, coupés y cabrios*



TOYOTA SUPRA GAMBOA

Más calidad cerca de ti

EXPOSICIONES MADRID

Antonia Rodríguez Sacristán, 6 // **Tel. 91 511 06 25**
 Ferrocarril, 7 // **Tel. 91 468 28 79**
 General Ricardos, 147 // **Tel. 91 471 72 00**
 Dr. Esquerdo, 128 // **Tel. 91 513 01 18**
 José Abascal, 2 // **Tel. 91 447 72 50**
 Avda. San Martín de Valdeiglesias, 16
 (Alcorcón) // **Tel. 91 488 15 00**
 Alfonso XII, 22 (Móstoles) // **Tel. 91 496 87 13**



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR

POSVENTA / TALLERES MADRID

Alonso Cano, 32 // **Tel. 91 399 25 08**
 Antonia Rodríguez Sacristán, 6 // **Tel. 91 511 21 61**
 Dr. Esquerdo, 128 // **Tel. 91 513 01 18**
 Avda. San Martín de Valdeiglesias, 16
 (Alcorcón) // **Tel. 91 488 18 95**
 Alfonso XII, 22 (Móstoles) // **Tel. 91 496 87 20**

DPTO. VEHÍCULOS DE OCASIÓN
 (TOYOTA CERTIFIED):
 Antonia Rodríguez Sacristán, 6
 Teléfono: 91 511 06 16

www.supragamboa.toyota.es

EL SUEÑO DE BEETHOVEN SE HACE REALIDAD EN
ciudadmusica.org
 Portal realizado por personas discapacitadas. Colabora para que
 NO PIERDAN SU TRABAJO
 ENVÍA AYUDA AL 28003
SMS SOLIDARIO
 Asociación Ayúdale Caminar
 COSTE DEL MENSAJE 1,20 €

**SU
PUBLICIDAD
PUEDE IR AQUÍ**
 Contactar con:
91 347 05 93

>>sweet home smart
Concesionario exclusivo
>>Príncipe de Vergara, 221

>>smart ya tiene hogar. smart center itra.
 El único concesionario smart en Madrid capital. Un espacio joven y urbano diseñado para mostrarte los últimos smart fortwo y smart forfour al detalle. Con un equipo comercial joven y dispuesto a enseñarte que el mundo smart es el estilo de movilidad que necesitas en Madrid.
 Príncipe de Vergara, 221. 28016 - Madrid. Tel. +34 91 334 06 01
www.grupoitra.com

smart - una marca Daimler



SÓLO HAY UN BMW EN BIZKAIA

**ENEKURI MOTOR, ÚNICO
CONCESIONARIO OFICIAL BMW
EN BIZKAIA**

Enekuri Motor
Ctra Bilbao Asúa (Alto de Enekuri)
48950 Erandio
944 74 59 66
www.enekurimotor.bmw.es

Land Motors Concesionario Oficial Land Rover

BARCELONA Avda. Sarrià esq. Ricardo Villa · Tel. 93 204 72 40
Via Augusta, 228 · Tel. 93 414 27 96
Motors, 148 · Tel. 93 223 02 87

SANT BOI Riera Roja, 26 (Quadis Autocentre Baix Llobregat) · Tel. 93 636 95 82
CABRERA Ctra. N-II Km. 643. Pol. Ind. Sta. Margerida · Tel. 93 741 80 25

www.landroverbarcelona.com

Solmòbil 4x4

GRANOLLERS Pallars, 1 (esquina Ctra. Granollers · El Masnou km.15)
Tel. 93 861 48 99

ST. QUIRZE DEL VALLÉS R. Carrasco i Formiguera, 22 (Quadis Autocentre Vallés)
Tel. 93 720 61 60

www.landrovervalles.com



<p>Concesionarios Oficiales <i>Lo tenemos</i> EASO MOTOR</p>	
<p>Donostia 94.321.41.36</p>	
<p>Oiartzun 94.326.04.26</p>	<p>Lasarte 94.337.67.53</p>

New Cars Sport

Concesionario Oficial JEEP-LANCIA-CHRYSLER-DODGE

Excelentes precios Gran servicio

**Consulte por Vehículos Nuevos,
KM 0, Demos y Seminuevos**

Ribera de Erandio, 5 (Erandio) Vizcaya. Tels.: 946 449 005 - 606 986 122
www.newcarssport.com

newcars.ventas.es@fgadealer.com

no te lo puedes perder



**19 de
febrero
a la venta**

Porsche 911 Carrera 4 S / Targa.

Contacto: La era turbo se expande por las diferentes versiones de esta nueva generación 911.

Contacto: Conducimos el compacto más emocionante del momento.

Ford Focus RS



Mundial de Rallyes:
Montecarlo y Suecia. Arranca la temporada.



Y si te gustan los clásicos
Motor Clásico es tu revista.

Este mes puedes disfrutar del tridente GTI VW Golf, Peugeot 205 y Renault 5 GT Turbo

El contenido puede estar sujeto a cambios

Suscríbete llamando al **902 006 256**,
enviando un e-mail a suscripciones@gpssoluciones.es
o entrando en nuestra tienda virtual: tienda.motorpress-iberica.es.
Más información en la página 81



Fórmula autopista

AUTOMOVIL

SIN LIMITES

Directora General Motor: MARÍA WANDOSELL
Director Autopista: JUAN CARLOS PAYO
Subdirector: JUAN IGNACIO EGUIARA
Directora de Arte: VIRGINIA ORTIZ

Test y técnica: Juan Collin (Jefe de sección). **Centro técnico:** Andrés Acinas, Jorge Beltrán, Carlos Díaz.

Colaboradores y correspondientes: Jorge Arce, Francisco Azorín, Pipo López, Félix Macías, Martín Holmes (G.B.), Ray Hutton (G.B.), J. Hutchinson (G.B.), H. Bishop (G.B.), Peter Nunn (J.), John McCormick (USA).

Diseño y maqueta: Alejandro Mahieu (Jefe de Equipo), Ramón Cánovas, Javier Inglés, Iván Lozano, Luis Martínez, Elena Muñoz, Iván Varela.
Fotografía: Jaime de Diego, Israel Gardyn, Mikael Helsing, Alicia Ruiz, Juan Sanz.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director), Alberto Vicente, Silvia Coronado, Alfonso Ros.

Documentación: Jesús García. Copyrights: Motor Presse International.

Brand Solutions: Óscar Sáenz (Director).

Marketing y Comunicación Editorial Área Motor: Manuel Juliá (Director), Begoña Ferreiro, Elena Carrascosa.

Publicidad: Miguel Ángel Zubillaga (Director Comercial) T. 91 347 02 03. José Antonio Véguez (Director de Grupo Publicidad Área Autos) T. 91 347 01 77. María Jesús Sánchez (Directora de Grupo Publicidad) T. 91 347 05 93. Manuel del Pozo (Director de Publicidad) T. 91 347 01 73. **Publicidad**

Barcelona: Tel. 93 467 00 39 Oriol Juliá (Jefe de Publicidad), ojulia@mpib.es. **Coordinación de Publicidad:** coordinacionpublicidad@mpib.es, Raquel Carrasco, Begoña Calvo. **Marketing Publicitario:** Beatriz Montero

Delegación Valencia: Ramón Medina. T. 96 391 01 91. rmedina@mpib.es. **Delegación Andalucía y Extremadura:** Ignacio Muñoz. T. 95 409 99 86. **Delegación Norte:** Koldo Marcilla. T. 94 444 18 00.

Eventos Motor: Raúl Moreno Zayas (Director). Tel. 91 347 00 78. Móvil: 618 95 34 90. E-mail: moreno@mpib.es.

PRODUCCIÓN: Tomás Borrego (Director), Alfredo Niño

Redacción: Áncora, 40. 28045, Madrid. Tel.: 91 347 02 27. Fax: 91 347 01 35. E-mail: automovil@mpib.es.

**motor
press
iberica**

Presidente: DR. VOLKER BREID
Consejera Delegada: MARÍA WANDOSELL
Consejeros: ANDREA ROMESTCH, HENRY ALLGAIER

Imprime: ROTOCOBRIH. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid.
Distribuye: Logista Publicaciones. Calle del Trigo, 39 - Edif. B. Pol. Ind. Polvoranca. 28914 Leganés (Madrid). Tfno.: 91 665 71 58. **Transporte:** Boyacá. Transporte Urgente. Avda. Fuentemar 16, 28820 Coslada Madrid. Tel.: 91 270 39 00. **Transporte aéreo:** PRESS CARGO; S.A. Torres Quevedo, 46. C.P. 28022 Madrid. Tel.: 91 747 37 11

GPS
SOLUCIONES DE MEDIOS

Presidente: Dr. Volker Breid
Vicepresidenta: Marta Ariño
Director General: Carlos Franco

Director de RRHH: Julián Moya

Director de Informática: Augusto Moreno de Carlos

Director de Distribución y Control de Gestión: Carlos Martínez

Suscripciones: 902 054 247 Horario: de lunes a viernes de 8:30 h. a 18:00 h. Julio y agosto de lunes a viernes de 8:30 a 15:00 h. GPS. C/ Albasanz 15. 28037 Madrid. suscripciones@gpssoluciones.es. www.suscripcionesrevistas.es/mpib. **Ejemplares Atrasados y Servipress:** Horario: de lunes a viernes de 8:30 h. a 18:00 h. Julio y agosto de lunes a viernes de 8:30 a 15:00 h. Tel.: 902 054 246. suscripciones@gpssoluciones.es.

**motor
press
iberica**

Presidentes: Dr. Volker Breid / Norbert Lehmann

Consejeros Delegados: Dr. Volker Breid / Henry Allgaier

Director de Desarrollo de Producto: Robert Wiljan

Desarrollo de Negocio y Estrategia / Licencias: Dr. Alexander Teutsch

El Grupo Motor Presse International edita más de 100 publicaciones en 22 países.

Deposito legal: M-37259-1977

ARI **FIPP**

© Prohíbe la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por OJD. PRECIO: 3,5 euros, IVA incluido. Canarias: 3,65 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 3 euros, gastos de transporte incluidos.

Printed in Spain

TODO RIESGO A PRECIO DE TERCEROS.

Es mi coche nuevo,
no vale cualquier cosa.

902 123 189

Una compañía
bankinter.



lineadirecta.com

Promoción válida hasta el 31/03/2016. Sujeto a normas de suscripción de la compañía y condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com.

Nuevo Volkswagen A-Polo

(Solo disponible en la Tierra)



www.volkswagen.es/polo

Marte mola, pero la Tierra con el Nuevo Volkswagen A-Polo por 9.900 €* mola más.

Nuevo Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW 3p por 9.900 €*:

Aire acondicionado	Asistente de arranque en pendientes
Llantas de aleación de 15"	Sistema Start&Stop
Radio CD con pantalla táctil a color de 6,5" con Bluetooth	Airbags frontales, laterales y de cabeza
6 altavoces	Control de presión de neumáticos
Volante multifunción	Faros halógenos y luz de marcha diurna
Sistema de frenado anticollisiones múltiples	Retrovisores térmicos con ajuste eléctrico
ESC, ABS	Anclajes Isofix



Síguenos en:



Volkswagen

Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW: consumo medio (l/100 km) de 4,8; emisión de CO₂ (g/km) de 108.

*PVP recomendado en Península y Baleares de 9.900 € para un Volkswagen A-Polo 1.0 75 CV/ 55 kW 3p (IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento de marca y concesionario, Plan PIVE y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), para clientes particulares y autónomos que cumplan con las condiciones del Plan PIVE y que financien a través de Volkswagen Finance EFC S.A., según condiciones contractuales, un capital mínimo de 8.200 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Oferta válida hasta el 29.02.2016 o finalización del Plan PIVE. Limitada a 1.500 unidades. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.